

100% vitorlázás

2010. augusztus

PORTHOLE

7

TÁVOLSÁGBECSLÉS

Mérőkártya mindenkinek

TARTÓS TESZT

tulajdonosokkal

VADNAI EB-SIKERE

Csillogó érmek

BAJNOKSÁGI BESZAMOLOK

Kikopik a Yardstick?



Nagyhajós OB, Darwin és a numizmaták

Ha Darwint nem kezdik félremagyarázni, talán a magyar bajnokságok hangulatát, vonzerejét sem kellene féltünk a legerősebbek túlélési kényszerképzetből fakadó vágyaitól. Pedig Darwin tézise a legalkalmasabbak túléléséről (survival of the fittest) szólt. Megpróbálok érthetőbben fogalmazni. A játék öröme és a profizmus érdekviszonyai nehezen

összeegyeztethetőek. A nagyhajós osztályokban versenyző vitorlázók túlnyomó többsége saját hajóval, mindennemű támogatás nélkül, többnyire baráti és nem válogatási elvek mentén szerveződő csapatokkal vesz részt hétről hétre azokon a megmérettetéseken, melyeknek legfontosabb eseménye, megkoronázása a Magyar Nemzeti Bajnokság.

(folytatás a 4. oldalon)

Amikor
a megbízhatóság,
a minőség és a
teljesítmény a cél,
válaszd a North Sails
vitorláit!

Easy



North vitorla őszi árkedvezményel!

H-8230, Balatonfüred, Tihanyi műút 1.
Telefon: +36 1 769 2595
Fax: +36 87 580 623
E-mail: info@hu.northsails.com

Értékesítés:

Rauschenberger Miklós +36 70 430 57 42
Nagy Gábor +36 70 430 57 41
Németh Áron +36 70 430 57 43

www.hu.northsails.com

-15%

2010 szeptember

-10%

2010 október

-8%

2010 november

tartalom



- 4 **Nagyhajós OB I.** Balatonfüreden lezajlott a Nautica Kupa Magyar Köztársaság 2010. évi Nagyhajós Bajnokság I. fordulója. Július 27. és augusztus 3. között ezúttal 8 hajóosztály versenyzői találkoztak, hogy megmérkőzzenek a bajnoki címekért
- 6 **J24 – Garantált minőség**
- 7 **Nautic Magyar Bajnokság** Ott kezdődött, hogy a Nagy Őszi Kormányosi Értekezleten eldöntöttük: 2010-ben megrendezzük saját Magyar Bajnokságunkat, csak magunknak, teljesen önállóan, ahogy azt MI szeretnénk
- 8 **Nagyhajós Bajnokság II. forduló – Dióhéjban**
- 14 **Többtestű majdnem OB – Szélcsendben**
- 15 **Akiket hív az óceán.** Rakonczay Gábornak és Viktóriának nem ez lesz az első kalandja, de mindig is ezt az utat tervezték...
- 16 **Spari-túra.** Csapatépítő tréning és vízi edzés egyben.
- 18 **Kikötés skandináv módra – Mindenki másképp csinálja.**
- 19 **Balaton Regatta záróforduló:** Gardazzura-sikerek
- 22 **Győztes Assók.** Németországban, a több mint 100 éves múltra visszatekintő Travemünde Woche keretében rendezték meg az idei Asso99 EB-t
- 22 **Majthényi Szabolcs és Domokos András hetedik világbajnoki címe.** A repülő hollandiban évek óta sikert sikerre halmozó kettős ezúttal a romániai Constantában rendezett viadalon győzedelmeskedett
- 24 **Laser 4.7 EB, Hourtin.** Európa-bajnoki ezüsttel és egy arannyal gazdagodott Vadnai Benji
- 27 **Regina tartóteszt.** A Papa Akarattya
- 30 **Rekordkísérlet.** A Kenese-Keszthely sebességi csúcs megdöntése minden viszonylag gyors hajóval és kellő önbizalommal rendelkező vitorlázó számára izgató kihívás
- 31 **Vizsgakérdés.** A hajós jogosítványokról
- 32 **Mennyi az annyi?** Távmérő a mellényzsebben
- 36 **Szeptemberi programajánló**
- 38 **S.O.S Gyermekfalu a Balatonon.** Idén sem maradhat el az SOS Gyermekfalu lakóinak nyaralása a magyar szörfös élet jeles képviselőivel, akik egyben az esemény szervezői is (Detre Diána olimpikon, Koszti Gábor és Bogár Tamás)
- 38 **A köszönetről.** Kicsit zavarban vagyok, mert az 55 évemmel, s ebből 30 évnyi vitorlázással, nem érzem magam öregnek, pedig a témám vénember morgásának tűnhet. A köszönetről van szó...

2010. augusztus



A termék környezettudatosabbá és környezetbarátabbá gyártástechnológiákkal történő kivételével általánosan elterjedt, új technológiák segítségével készült.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VISY LÁSZLÓ **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** DETRE SZABOLCS, DÁVID JULI, FEJES KLÁRA. GELENCSÉR GYÖRGY, HORTOBÁGYI GÁBOR, KOCSIS BÁLINT, MELHA MÁRTON, MOLNÁR FERENC, RÁNKY PÉTER, RICK CSABA, REST BULCSÚ, RUJÁK ISTVÁN, SOLYMOS DÓRA, SZAKONYI CSABA, SZÚTS PÉTER, VERSEGHY FERENC, WOLF DIÁNA **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **LAPZÁRTA:** 2010. augusztus 23. **Tel.:** 061 4880050 **Fax:** 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS

(folytatás az 1. oldalról)

Már év közben kialakul az osztályok erőssorrendje, mely nem mindig tükrözi a felkészültséget, de kitűnő keretet biztosít egy hajóosztályhoz kötődő közösség játéka. A legjobbak legyőzésének vágya ott munkál mindenkiben, – ha nem így lenne, el sem indulnának a versenyeken – de a győzelemhez vezető út konzervatív módját, mely nem csupán költséges, de rendkívül időigényes is, nem könnyű végigjárni. Három alapvető körülmény optimális harmóniája szükséges a győzelemhez: a felszerelés, a tudás és a megfelelő gyakorlat. A hajó és a vitorlázat minősége csak pénz kérdése, talán ezt a legkönnyebb összehozni. A legjobb felszerelés sem ütőképes, ha nincs meg a kezeléséhez szükséges elméleti tudás – de ez sem elegendő, ha kevés a vízen töltött órák száma, ami a begyakorláshoz elengedhetetlen.

Szegény Darwin az ő félreértelmezett evolúciós elméletével bizony nagyot nézne, ha látná, milyen fontossá vált az emberi egyedek győzelmi igyekezete, még egy olyan ártatlannak tűnő játékban is, mint a vitorlázás, ahol a természeti erők hasznosításában vetelednek. Valójában Darwin a körülményekhez való alkalmazkodást tartotta a túlélés alapfeltételének, és nem a környezet, a közösség

legyőzését. A legfurcsább értékterzuulás ott érhető tetten, amikor a versengő játékos saját fejlődésének korlátait úgy kívánja átlépni, hogy a hón áhított bajnoki cím elérése érdekében zsoldosokat fogad fel, pénzzel megváltva a befektetett munkát, a tanulás bosszantóan hosszadalmas folyamatát. Bizonyára az így szerzett cím megéri a befektetést, bár nagy a kockázat! A hajós közösség a zsoldost süvegeli, míg a finanszírozó bajnok könnyen névtelen maradhat. Nem is őket sajnálom, inkább azokat a klasszikusan amatőr hajóosztályokat féltetem, ahol a vérprofi csapatokat felvonultató éremgyűjtők nem engedik fel a dobogóra azokat, akik egész évben erre az alkalomra készülve osztották be idejüket, energiájukat, bízva a tisztességes helyállásban.

A profizmusukra méltán büszke bérbajnokok is vesztesei ennek a közösségromboló igyekezetnek, mert akárhányszor állnak is fel a dobogó legfelső fokára, attól még semmivel sem lesznek nagyobbak. 2010-ben is legalább 50 hajóosztályban hirdetnek bajnokot! Ez a helyezettek és a csapattagok is figyelembe véve úgy 500 db érem! Numizmaták, hajrá!

Gerő András

NAGYÜZEM

Nagyhajós OB I.

Balatonfüreden lezajlott a Nautica Kupa Magyar Köztársaság 2010. évi Nagyhajós Bajnokság I. fordulója. Július 27. és augusztus 3. között ezúttal 8 hajóosztály versenyzői találkoztak, hogy megmérkőzzenek a bajnoki címekért. Hat klasszikus osztály mellett J24-ben és Yardstick I.-ben, ám az utóbbiak közül csak kilenc egység nevezett, így az ő versenyük nem lehetett magyar bajnokság, csak flottabajnokság. Összesen 85 hajóban 396 vitorlázó versenyzett ezen a héten a Füred és Csopak előtti vizeken.

A nyári hónapokban nem szokatlan a Balatonon, hogy az időjárás cudarul bánik a vitorlásokkal. Ezúttal is gyakran volt szélcsend és így parton várakozás. Az osztályonként tervezett tíz illetve hét futamból végül csak ötöt-hetet lehetett lebonyolítani, ám ilyen szélben jobb, mint ha az elmaradottak helyett irreális, a lehetetlen szélviszonyok miatt sokakat feleslegesen bosszantó, rossz futamokat is kierőszakoltak volna. A Hantó István vezette rendezőség sikeresen oldotta meg a nehéz feladatot.

Az első versenynap a kényszerű semmittevés volt és a másodikon is csak egyetlen gyengeszales futamot sikerült összehozni. Az aznapi második próbálkozás már csonkán, érvénytelenül maradt.

Vasárnap volt a bajnokság legszebb napja! Akkor végre kellemes hármás, helyenként négyes erejű délnyugati szél érkezett, amelyben minden hajóosztály három-három remek futamot vitorlázhatott.

Másnap jött ismét a böjt. Az utolsó napon, kedden a rendezőség sokáig próbálkozott, hiszen a meteorológiai előrejelzés délutánra egy hidegfront és azzal két ütemben egyre erősebb szél érkezését ígérte.

„A reggeli leálló keletiben az A-pályán pályarövidítéssel befutathattuk az mezőnyöket, de a B-pályán ez csak egy hajóosztállyal sikerült – mondta Hantó István főrendező. – Ezután a vízen vártunk, majd megjött a hidegfront első hulláma. Nagyon kemény futamot vitorlázta a hajók, átlagosan 9-10 m/s (17-19 csomó) erejű szélben. A legnagyobb szélhőkés, amit mértünk, 16,4 m/s volt (31 csomó)! Mindenestre így mindkét pályán sor kerülhetett legalább egy erőszales futamra is.”

Egyértelmű eredmény született az Ötvenes cirkálók versenyében. A gyönyörűen felújított fahajó, a Fortuna Kis-Szölgvényi Ferenc kormányzásával minden futamot megnyerve hódította el a baj-



noki címet a védő Parti Széltől, vagyis Fináczy György csapatától. Ők viszont minden alkalommal másodikok voltak. A közelmúltban szépen prosperáló ötvenes cirkálók mezőnye aggasztóan csökken, hiszen a létszámuk nem érte el a tízet, ami az ő esetükben szokatlan.

Az Összevont cirkálókna a Nemere II. és a Sirocco szokásos csatáját ezúttal is magabiztosan nyerte a Cittel Lajos vezette hajó. A Nemere idén új legénységgel és Pallay Tibor kormányzásával próbálta

megelőzni testvérhajóját, ami két futamban sikerült nekik. Harmadik lett a Balaton legöregebbje, a Kékszalagon is kitűnően szerepelt 114 éves Kishamis, Hrehuss György csapatával a fedéizetén. Őket a bronzéremért a gyönyörűen felújított Talizmán szorongatta.

Az Összevont cirkáló osztályban 2009-ben bajnoki címet szerzett Sindbad (Horváth László és csapata) ezúttal „otthon”, a 40-es cirkálók között küzdött az elsőségért, ám erre kevés esélyt hagyott a Bakóczy Róbert vezette Rosa. A futamgyőzelmek aránya 3:1 lett Bakóczyék javára. Amint ez a szám is mutatja, a 40-es cirkálók csak négy futamon versenyeztek. Nekik is lett volna ötödik, ám ezen egyik hajó sem rajtolt el. Igaz, közöttük a sorrenden ez már semmiképp sem változtatott volna az addigra kialakult pontkülönbségek miatt. A bronzérmet a régebben esélytelen, mára szépen összerakott és jól megvitorlázott Dominó nyerte Győri Károly vezetésével.

Bakóczy Kálmán: „A Dominó esete nem rejtély. Karesz szépen rendbe hozta a hajót és a felszerelést, no meg a bajnokságon csupa 18 éves utánpótlásversenyzőkből alakított dinamikus csapattal vitorlázott, akik tudják, hogy mitől döglök a légy. Még nagyhajóban is.”

A 22-es cirkálóknál is egyértelmű, futamként alig-alig változó volt a sorrend, ám ketten az utolsó kemény meneten is részt vettek, mert még harcoltak a bronzéremért. A magyar bajnokságot főlényesen nyerték a védők, dr. Nyáry Istvánék a Vi-harral. Elekes Béla csapata lett a második a Gittán. Az utolsó futamot ugyan a Zsarnok nyerte (Stocker György), ám az bronzérem így is Payr Egonéké, a Hurricane-é lett.

A 30-as cirkálóknál az első futamon Hozmann Lászlóék a Vészmadárral ráijesztettek a címvédőre, ám a Kékmadár, vagyis Wossala György csapata ezután már nem hagyott kétséget afelől, hogy ismét ők lesznek a bajnokok. E két hajó mellett még a bronzérmes Regulus tudott futamot nyerni Weöres Szabolcs kormányzásával.

A klasszikus osztályok legnépesebb mezőnyét az Európa 30-asok vonultatták fel. Hat futamban avattak új bajnokot. A végig magabiztosan versenyző Zarándok, Priczel Vilmos és csapata ebből négyet nyert meg. A sokszoros bajnok Ábránd vitorlázóinak is inkább az őket szorongatókkal kellett törődni, mint a Zarándok legyőzésében reménykedni. Vé-

gül aztán az utolsó napon Dulin Jenőék magabiztosan gyűjtötték be az ezüstérmet a Nagymágus (Takácsy Gézáék) elől. Damokos László hajója, a Bestia tudott futamot nyerni. A tavalyi bajnok Hadúr pedig ezúttal kénytelen volt megelégedni az ötödik hellyel.

Dulin Jenő: „Priczel Viliék nagyon szépen mentek a gyönyörűen összerakott Zarándokkal. Igazi jó csapatként vitorlázják a hajót, öröm nézni őket a vízen.”

A legnagyobb mezőny, 18 hajó a J24-es bajnoki címért versenyzett, ám a kilencszeres Kékszalaggyőztes Litkey Farkas és csapata nem adott esélyt senkinek. A hétből öt futamon diadalmaskodva lettek főlényesen magyar bajnokok. A maradék kettőn az érmesek győztek: A Nagy R. Attila (Rozsda) vezette hajó az első futamon villantott, míg a végül bronzérmes Kaiser Kristófék a hatodikon



csíptek el egy futamgyőzelmet. A tavalyi bajnok Székely Antalnak és csapatának ezúttal be kellett érnie a negyedik hellyel.

„Nagyon jó, egységes a J24-es csapat – mondta a verseny után az ezüstérmes Rozsda. – Amíg valaki ki nem találja, hogy megváltja a világot és ezért meghúz valami agyahagyott slágot, addig szorosán együtt van a mezőny. Ettől élvezetes a verseny. Mi a közös szponzor okán a Princippessáról erősítettük a csapatot, ami nagyon jól jött, a sima vízen gyorsnak bizonyuló új vitorlával együtt. Az elején jól mentünk, küzdöttünk Farkasékkal, aztán vasárnap két futamon át tapasztalati úton sulykoltuk az agyunkba, hogy délnyugatiban sose menj balra...”

A Yardstick I. osztályban mindössze kilenc hajó nevezett, így nekik ez a verseny az előírások miatt nem minősülhetett nemzeti bajnokságnak. A flottabajnoki címért ketten vívtak nagy harcot, amely

tulajdonképpen a második futamon dőlt el. Ezen a Gömbös Lóránd vezette Incognito az egyik cirkálószakasz végén szabálytalanul a bójára szorította ellenfelét, amiért abból a futamból ki is zárták őket. Az eset szenvedő alánya, az ifj. Scholtz Imre vezette Elan 310-es viszont ráakadt a bójakötélre, és az arról való elszabadulással töltött idő miatt csak hetedik lettek a futamban. Méltányossági kérelmüket a zsűri nem fogadta el. Az összetett versenyt végül egy ponttal az Incognito nyerte. A bronzérmes a Ganz Danubius lett Kakas Máté kormányzásával. Ők is nyertek két futamot a hatból.

Este a díjkiosztó alatt megérkezett az ígért időjárás-változás második, még keményebb, viharos széllel és nagyon erős esővel járó második hulláma is. Ám ennek utóhatása, az esetlegesen jó szél már csak a Balatonalmádban másnap kezdődő 49er magyar bajnoki mezőnyt segíthette...



A nagyhajós bajnokság a második fordulóval, a Hella Ármékolók Kupa futamaival augusztus 10-én folytatódott Füreden, Csopakon és Földváron.

A bajnoki díjkiosztó ünnepségen a győztesek köszöntése mellett az I. Ifjúsági Olimpiára Szingapúrba utazó magyar csapatot is búcsúztatta a nagyhajós mezőny. Bathó Péter Byte osztályban, Nikl András pedig szörfben képviselnek minket az augusztus 14-én kezdődő nagy eseményen. Elkísérik őket a szövetségi kapitányok: Sigmond András és Utassy Lóránd.

MVSZ Ruják István



GARANTÁLT SZÍNVONAL J24-es OB

2010. július 29. és augusztus 3. között rendezte meg az MVSZ a Nagyhajós OB keretein belül a J24-es Országos Bajnokságot. Elmondhatjuk, hogy az osztály történetének eddigi legerősebb és legnépesebb mezőnye vonult fel. Itt volt Litkey Farkas, aki idén már begyűjtött egy bajnoki aranyat a Nautic osztályban és profi csapatával, rengeteg külföldi J24-es versenyen szerzett rutinnal nem titkoltan nyerni jött. Aztán Székely Antal (Tonyó), aki a negyedik J24-es bajnoki címének megnyerésére készült. Nagy R. Attila a Principessa kormányosával, Rauschenberger Miklóssal megerősített, North Sails által támogatott hajóval indult. Madarász Tamás, aki már a kezdetek óta meghatározó szereplője az osztálynak, Makai Gáborék a Nord Telekommal az idei ranglistavezető pozíciójából vágtak neki a küzdelmeknek. De a BYC lelkes ifjai, a laseres Kaiser Kristóf kormányzásával U21 néven is elindultak, hogy összecsapjanak az „öregekkel”. Többek között az osztálykapitánnyal, Hercsel Erikkal, akinek nem kis érdemei vannak abban, hogy a fiúk elindulhattak, hiszen az ő hajójával, a BYC Fanatics J-vel edzettek a srácok. De Litkey Bence „családi” csapata mellett a tavalyi bronzérmes Kovács Zoli is ott volt az indulók között. A teljesség igénye nélkül meg kell említeni még az újonc 30. hajót is, a Jenneist, dr. Farkas Tamást, aki szintén friss a mezőnyben. De indultak olyan lelkes felzárkózni akarók is, mint az Öregszem, a Jukebox is. 18 egység vágott neki a küzdelmeknek. A versenyrendezők döntése értelmében a J-k a YI, az Europa 30-as és 22-es osztállyal egy pályán versenyeztek. A kétkörös up and down

pályához szokott J osztálynak nem igazán volt ideális a kreutz befutó, és bizony oda kellett figyelni a „hegyes orrú” klasszikus hajókra is, akik olimpiai pályát vitorláztak. Az eredetileg 10 futamosra kiírt OB-n 7 futamot tudtak rendezni. Az első versenynapon, pénteken már a megnyitón szomorú, csendes, áztatós eső fogadta a versenyzőket, és bár az eső elállt, versenyzésre alkalmas szél nem jött.



Így az első nap vízre szállás nélkül telt el, bár néhányan azért edzettek a mezőnyből. A szombati nap is parti halasztással kezdődött, de jó néhány egység bizakodva kivitorlázott. Nem volt hiába, hiszen egy óra tájban az É-ÉK-i szél biztatón lengedezett, így a rendezőség pályát rakott és végre elkezdődhetett az első futam. Az I lobogós rajteljárás során jobban kellett figyelni az indulásnál. Makai Gáborék és Kaiser Kristófék már az egypercesben kint voltak, így ők a javítást követően kisebb hátrányból vágtak neki az első futamnak. Az első kreutz-szakasz végére három hajó magabiztosan vitorlázott a mezőny előtt. Rauschenberger Miklós, Farky és Hercsel Erik, a futam első három helyezett hajója is ők lettek ebben a sorrendben. A vasárnap ismét parti halasztással kezdődött, aztán egy gyenge ÉNY-i szélre kivitorlázott a mezőny. De ez a kis szellő hamarosan teljesen leállt, viszont megjött a várva várt DNY-i. Ez szerencsés nap volt, hiszen négy kitűnő futamot

tudtak vitorlázni a J24-esek. Farky kiváló sebességgel és taktikusan versenyzett, és négy első helyet szerzett. Ott volt a nyomában a szintén gyors North Sails, Rauschenberger Miklóssal, akik két második, egy ötödik és egy nyolcadik helyet vitorláztak. A BYC U21 ifjú titánjai egyre jobban belejöttek, hiszen egy ötödik és három harmadik helyet gyűjtöttek. Tonyó nem igazán talált magára,



egy második, két negyedik és egy ötödik helyet szerzett, de ezzel még Farkyék, Rozsdáék után a harmadik helyen állt. Negyedik helyen várták a folytatást a fiatalok, mögöttük igen erős volt az üldözőboly: Makaiék, Kovács Zoliék, Hercsel Erikék osztoztak az első hét helyen. Hétfőn aztán volt idő kipihenni a fáradalmakat, elmerengni az óvásokon, jogorvoslatokon, a J24-es osztályvacsora kellemes hangulatán, a sportszerű és kevésbé sportszerű eseményeken. Végül eljött a kedd, az utolsó nap. Min-

denki izgatottan, tettere készen állt, de a rendezőség talán túlzottan is megfontoltan várta az ideális szelet. Így kis halasztást követően kezdődhetett a hatodik futam, amely nem igazán volt szerencsés, mert a futam közben az amúgy is gyenge, forgolódnak ÉK-i szél szinte teljesen leállt. A J osztály rövidített pályán, a második kreutznál futott be, ami igencsak átrendezte a mezőnyt. A győzelmet a fiatal BYC-esek szerezték meg, mögöttük Litkey Bence, majd Gál Pali a BIG FIVE-val. Farky megszerezte hatodik helyével a kiejtő futamot, Tonyó pedig az ötödik helyen lecsúszott a dobogóról. A rendezőség vízi halasztást jelzett a reménytelen szélcsendben, ennek ellenére azonban sokan a partra vitorláztak. Ott aztán jöttek a hírek, hogy másodfokú riasztás a Balatonon, a Bakony felől jön a vihar. A nyugati medencében már jócskán fúj a szél, így a rendezők úgy döntöttek, hogy megrendezik a hetedik futamot is. A rajtnál viharos erejű szél fúj, a kb. 25 csomós északi alakra olykor 30 csomós ráfújások is jöttek. Küzdelmes és kihívásokkal teli futam végén Farky megszerezte ötödik győzelmét és ezzel a bajnoki címet is. Rozsdáék a harmadik helyen futottak be a North Sails hajóval, előttük ért célba a BYC U21-es csapat, Kaiser Kristóffal, megszerezve ezzel a bronzérmet. Tonyó a negyedik helyen futott be, és ez csupán a negyedik helyezéshöz volt számára elég. Az ötödikek Makai Gáborék lettek, akik ezzel a végelszámolásban is ugyanitt végeztek. Litkey Bence is pontszerző helyen, hatodikként zárta az OB-t. Madarász Tamás lett a hetedik, Hercsel Erik csapata, a BYC Fanatics – az utolsó „nagyszules” futamban elszállt spi fall miatt – csak a 8. helyen zárt. Összességében elmondhatjuk, hogy szélben változatos, kihívásokkal teli OB-n van túl az osztály. **D.**

VENI, VIDI, VICI

Nautic Magyar Bajnokság



Ott kezdődött, hogy a Nagy Őszi Kormányosi Értekezleten eldöntöttük: 2010-ben megrendezzük saját Magyar Bajnokságunkat, csak magunknak, teljesen önállóan, ahogy azt MI szeretnénk. Helyszín a Kenese Marina Port. Azt is sikerült az osztályszabályzat módosításával megoldanunk, hogy tényleg csak azok versenyezzenek a bajnoki címért, akik elkötelezettek az osztály mellett, tehát vagy tulajdonosok, vagy „aki Bajnokságtól-Bajnokságig terjedő időszakban az Osztály versenyein legalább 5 versenyt, ténylegesen

kormányosként teljesített Nautic hajóban”. Eljött a nagy nap. Nem indultunk vérmes reményekkel, a csapat is csak egy héttel a kezdet előtt véglegesedett, de eldöntöttük: a maximumot ki fogjuk hozni magunkból... Viszont kíváncsian vártuk és találgattunk, hogy idén ki lesz az osztály bajnoka? Galántha Gergőék, Józsa Marciék, netán Borbíró Pistáék, de biztosan Király Laci is bele fog szólni a küzdelembe, meg hát Sopi is biztos ott lesz a szeren... Majd elvállik.

Azután láttuk a nevezési listát. Bár az első helyekért szóló küzdelem nem a mi játékunk, de azért meglepett a névsor... Nem azért, mint ha nem látnánk szívesen minél jobb hajókat a Nautic flottában, sőt! Jó lenne minél többet ellenük versenyezni, rengeteget tudnánk tanulni, ellesni tőlük. Mégis csalódottan láttuk, hogy idén is lesajnálják az osztály írott szabályait, és mi díszletként asszisztálhatunk a profik presztízsüzdelméhez.

Az első napi egész napos halasztás után végül nagyon jó versenyt futottunk. Jó döntés volt külön rendeznünk a bajnokságot, nem volt tökolés, jó szélben, három nap alatt lenyomtuk a kiírt kilenc futamot. Jó volt a rendezés, jó volt a szél, mi kell több? Hát nekünk például egy kis gyakorlás, meg egy spinnaker... De jót vitorláztunk, még ha bénáztunk is egy kicsit az elején...

Ami az elejét illeti, a Kísértés vitte a pálmát...

Öröm volt nézni, ahogy együtt volt az egész csapat... A Gyöngy még megszorongatta őket, de egyébként iskolázták a mezőnyt. Aminek külön örültünk, hogy Gergőék az utolsó napon nagyon jót mentek, így végül ők vitték el a dobogós helyet a Szent Ágota elől. Egyszerűen jó kis bajnokság volt.

Nyilvánvaló módon a Nautic Magyar Bajnoki cím a legjobb egységhez került. Más kérdés, hogy ennek a legjobb egységnek – ilyen felállításban – nem sok létjogosultsága volt indulni a versenyen (nem csak nekik). Mert véleményem szerint nem teljesítették a nevezési kritériumokat. Lehet, hogy beneveztek öt versenyre – nyomát nem láttam, bár ez végül is pénzkérdés, semmi több – de teljesítésnek lehet-e nevezni olyan versenyt, amelyen elindulunk, de nem megyünk végig (Csillagtúra), vagy benevezünk, de ott sem vagyunk a rajtnál (EGIS kupa)... Szóval eléggé necces ez a teljesítés... Egy hajóosztály bajnoki címe nem válhat áruvá. Meglehet, hogy a profik szakmai fejlődéséhez elengedhetetlen, hogy minél több versenyen megmérettessék magukat. Ez rendben is van, de ne nevezzük a Nautic osztály bajnokának azt, aki nem tagja ennek a közösségnek. Talán az lehetne a megoldás, hogy az osztályidegen profik szabadon indulhassanak, legyen övék az aranyérem, de a bajnoki címet ne vigyék el!

Szaki, Taxi

VITAINDÍTÓ

Összetett bajnokságok?

Sajnos, az idei Magyar Bajnokság – nem először – elkeserítően szélmentes volt, mint ahogy több idei pályaverseny is (csopaki versenyek). Aztán ott volt a Spari Kupa, ahol sokak számára pedig túl erős volt a szél... Tehát eleddig meglehetősen kiegyenlítetlenre sikerült az idei versenyévad.

Az ilyen szél nélküli bajnokságok során általában nagy a nyomás a versenyrendezésén: mindenképpen ki kell vala-

hogy hozni a szükséges minimumot, hogy bajnokságnak lehessen nevezni, amit annak hirdettek meg. Ezért aztán ahogy egy

kis szél kerekedik, rögtön megpróbálnak kitűzni egy Optimistek számára épphogy elegendő pályát. Én azt gondolom, méltatlan dolog nagyhajók számára 1-1,5 km-es pályaszakaszokat kirakni, csak hogy minél előbb lefussunk egy futamot. Match Race versenyeknél OK, de a bajnokság nem az. A versenyzés során így alig van lehetőség megfontolt taktikázásra, és ha valahol rontasz, már nincs idő, tér és így lehetőség korigálni. Felvetésem lényege, hogy az X számú versenyből Y számút

kellene teljesíteni, amit akár a bajnokság eredményéhez is hozzászámíthatnánk. Ez azért lehetne megfontolandó, mert sokan a túraversenyeket szeretik jobban és a pályaversenyeket kevésbé. Ők így szívesebben mérettetnék meg magukat az általuk

kiválasztott Y számú versenyen, és nem egy kizárólag háromszög vagy up and down pálya mentén, egy hetet szételenségben bosszankodva.

Hozzátenném még, hogy valamikor a hatvan-hetvenes években volt olyan év, amikor

a bajnokságokat így írták ki. Sőt, egyáltalán nem volt bajnoki hét, hanem X számú versenyből kellett bizonyos számút teljesíteni, és ezek átlagából hozták ki a végeredményt nyár végén...

Szűts Péter

49ER ORSZÁGOS BAJNOKSÁG, BALATONALMÁDI

Haidekker Balázs és Nobilis Demeter az új 49er bajnok

Augusztus 4-8. között bonyolították le az Almádi Yacht Club rendezésében a 49er hajóosztály éves bajnokságát, mely a fiatal almádi kettős, Haidekker Balázs és Nobilis Demeter győzelmével ért véget.

Az idei évadban technikai újításokat – teljes rigg- és vitorlázatsere – átélt olimpiai hajóosztály versenyzői számára az idei évad nem igazán kezdődött szerencsésen, hiszen nem csupán a rudazat és vitorlacseréket kellett lebonyolítani a mezőnynek nem kis anyagi ráfordítás árán, hanem a versenyeken is meg kellett küzdeniük az időjárás okozta nehézségekkel. Hol a szételenség, hol pedig a túl erős szél tört borsot a versenyzők orra alá, s a bajnokság sem kezdődött másképp.

Hosszas parti várakozásokat és halasztásokat követően végül az égiek az utolsó versenynapon megkegyelmezték a versenyzőknek, s 5-6 m/s-os nyugatias szélben négy futammal sikerült bővíteni az addigi, – 3 nap alatt meg-



rendezett – 5 futamot. A versenyen végig kiélezett küzdelem folyt a dobogós helyezések megszerzéséért, melyet mi sem mutat jobban, hogy az utolsó nap előtt még teljesen nyitott volt a bajnoki helyezések sorsa. A végső futamokat a Hamrák Péter–Gerlits Attila kettős várta az élről holtversenyben Ignác Károlyval és Gereben Mátyással, míg tőlük csupán két

ponttal lemaradva a Németh Iván–Körtvélyesi Miklós és a Haidekker Balázs–Nobilis Demeter páros osztozott a dobogó legalsó fokán és a negyedik helyezésem, azonos pontszámmal.

A fiatal almádi duó, Haideker Balázs és Nobilis Demeter azonban remek véghajrába kezdett, s két futamgyőzelmével és két második helyezéssel az összesített lista élére ugrott, s szerezte meg a bajnoki címet Hamrák Péter és Gerlits Attila előtt, akik pontazonossággal – ám több jó futameredményüknek köszönhetően – szereztek meg az ezüstérmet Németh Iván és Körtvélyesi Miklós előtt. A korábbi bajnok párosnak, Ignác Károlynak és Gereben Mátyásnak ezúttal meg kellett elégednie a negyedik helyezéssel, míg az ötödik hely az ifjanc Czeizel Jonathán–Zentai Zoltán kettőshöz vándorolt, a hatodik helyezést pedig Sipos Ágoston és Damokos Attila páros szerezte meg.

E.B.

Nagyhajós Bajnokság II. forduló – dióhéjban

AUGUSZTUS 11-15. KÖZÖTT A BALATON MINDKÉT MEDENCÉJÉBEN ZAJLOTTAK A NAGYHAJÓS BAJNOKSÁG II. FORDULÓJÁNAK VERSENYEI

A keleti medencében a Hella Árnýekolók Kupáért három pályán versenyeztek a Nagyhajós Bajnokság II. fordulójának osztályai. Ugyanekkor Balatonföldváron gyülekeztek hasonló célból az Asso és 8M OD csapatok. Ők az FW. Raiffeisen Private Banking Nagydíj versenyen döntötték el a 2010-es magyar bajnoki helyezéseket. Minden helyszínen 10-10 futam megrendezését tervezték, ami aztán csak a balatonföldváriaknak sikerült.

A szélviszonyok – különösen a keleti medencében – talán még kedvezőtlenebbek voltak, mint a nagyhajós bajnokság első fordulóján, hiszen egyetlen napon sem alakult ki olyan egyenletes, kifújó szél, amelyben könnyen lehetett volna jó futamokat rendezni. Így a rendezőknek szinte vadászniuk kellett a néhány órára feltámadó szelekre, hogy versenyt rendezhessenek a 120 hajón rajthoz álló 515 vitorlázónak.

Sajnos ezen a héten is akadt két versenyszta, ahol a résztvevők alacsony létszáma nem tette lehetővé magyar bajnokság megrende-

zését. Ezért a 33-asok (4 hajó) és a Sudár Sportosok (7 hajó) csak flottabajnoki címért versenyezhettek.

FW. Raiffeisen Private Banking Nagydíj – Nagyhajós Bajnokság II. forduló, D-pálya

Balatonföldváron a Spartacus rendezte a legerősebb mezőnyökkel bíró és leg-sportosabb nagyhajós osztályok bajnokságát. Az Assók és 8M OD-k fedélze-tén a legjobb magyar vitorlásversenyzők versengenek. Ezekben az osztályok-ban még a középmezőnybe kerülés sem gyenge mutatvány.



Például az Asso-verseny így foglalható össze röviden: a két hete éppen he-tedik világbajnoki címét begyűjtő Majthényi Szabolcs legyőzte a kilencszeres Kékszalag-győztes, számos bajnoki címéhez idén már két további nagyhajós elsőseget szerzett Litkey Farkast, míg a dobogó harmadik foka a magyar vitor-lázás eddig egyetlen olimpiai érmét birtokló Detre-testvérek vezetete csapatnak jutott. Mögöttük az eredménylistán a Szilvássy Attila, Nyári Zsolt és Tuss Miklós vezetete hajók sorakoznak. E nevek mögött is megszámlálhatatlan magyar baj-noki cím, olimpiai részvétel és Kékszalag-győzelem van.

A 8M OD osztály Assóhoz hasonlóan 18 hajós mezőnyében is számos magyar bajnok, olimpiikon, válogatott vitorlázó versengett. A dobogósokat a végén tíz futam után egy-egy pont választotta el. A győztes Pfenningberger Andráséknak izgalmas lehetett az utolsó futam. Vezették a listát, és csak egyetlen veszély

leselkedett rájuk: ha Goszleth Marcellék futamot nyernek, ők pedig az addi-gi kiesőjüket jelentő ötödik helyet sem érik el, akkor elveszthetik a bajnoki cí-met. Nos, ők hatodikak lettek ebben az utolsó menetben, ám a futamot nem Goszlethék nyerték, hanem a végül bronzérmes Fináczy Péter vezette csapat. Erdélyi Béla a tőle megszokott módon magas színvonalon vezényelte a versenyrendezéséget. Földvár előtt persze a versenyzéshez általában kedvezőbbek a szélviszonyok, mint Fürednél, de neki is kitartónak és kreatív-nak kellett lenni, hogy mikor szálljanak vízre és meddig várakozzanak a szélre, ha halasztani volt szükséges. Például a füredi B-pályához hasonlóan ők is jól döntöttek szombaton, amikor megvárták a késő délutáni jó szelet. Így a földvári versenyen sikerült teljesíteni a maximálisan tervezett futamszámot.

Hella Árnyékolók Kupa Nagyhajós Bajnokság – Nagyhajós Bajnokság II. forduló, A-, B- és C-pályák

A-pálya

A Yardstick II. és Yardstick III. bajnoki mezőny versenyzett Balatonfüred előtt. Nekik éppen hogy összejött a magyar bajnokság rendezésének lehetősége a nagyon alacsony részvétel – 10 illetve 12 hajó – miatt. A tervezett futamoknak csak a felét sikerült lefutniuk. A bajnoki címért mindkét osztályban az utolsó futam döntött. Persze ezekben az osztályokban a vízen a küzdő felek akár egymástól nagy távolságban befutva is vívhatnak szoros küzdelmet, hiszen a végső sorrend mindig csak a parton elvégzett számítások, a menetidőknek az előnyszámokkal történt korrigálása után alakul ki.

A Yardstick II-ben az ötödik, mindent eldöntő futamra minimális előnnyel a Nagy Tibor kormányozta Aiolos készülhetett, ám az MKB Bank Vitorás Klub öreg Dixie 32-ese, a Peng-ő Lendvai Gábor vezetésével megnyerte ezt az utolsó össze-csapást, és ezzel a bajnoki címet. Pontazonosság alakult ki a harmadik helyen, ám a negyedik futam megnyerése az osztály női csapata, a dr. Perczel Márta kormányozta Tallér javára billentette a mérleget Sáfíán Lászlóékkal (Dolce vita) szemben.

A Yardstick III-ban Bisztray György nyert a jó öreg Skorpióval. Rebellijének vitor-laméretét visszacsökkentette a régire, amikor a grószát kicserélte egy kisebb Soling-nagyvitorlára. Így 110-es yardstickszámával újra versenyképes lehetett a végül mögötte soroló Névákkal. Az utolsó futam előtt teljes holtversenyben voltak a Zagyva Gábor vezetete Zorkóval, akikkel a többi futamgyőzelmen ad-dig egyenlő arányban osztoztak, ám az ötödik futamon ismét a Skorpió lett a győztes, így magyar bajnok. Ezen a pályán versenyeztek a Sudár Sportok is, ám a benevezett hét hajó csak flottabajnoki címért küzdhetett.

B-pálya

Ők az északi parttól távolabb, leginkább a Zamárdi előtti vízterületen verse-nyeztek: a legsoványabb, négyhajós, csak flottabajnoki címért futó 33-as mezőny mellett az onnan kivált, immár önálló osztályként először bajnokságért versenyző hat X-35-ös és a csökkenő létszámú, de még mindig 11 hajót felvo-nultató Regina osztály. Náluk hat futamot sikerült megrendezni a pálya felelős rendezője, Igali Csilla kitértésének köszönhetően. Az utolsó előtti napon, amikor a verseny még csak négy futamán volt túl (tehát még nem számíthattak kiesőt) késő délután remek szélben versenyeztek egyet. A másik két pályán kora



délután, aznapra már reménytelennek látva a szélhelyezetet, törölték a futamrendezés lehetőségét. A B-pályán tovább vártak a kikötőben és a megérkező nagyszerű, 7 m/s erejű szélben fél hatkor rajtolva még egy remek futamot teljesítettek.

Az X-35 osztály első bajnoka az Admiral-X, Vermesy Sándor csapata lett, akiket Czégai Péter is erősített a versenyen. Főlényesen győztek, hiszen három futamgyőzelmüknek és két második helyüknek köszönhetően az utolsó futamon már nem kellett rajthoz állniuk az összetett győzelemért. Talán szorosabb lehetett volna a küzdelem, ha a végül ezüstérmes, Bednár Tibor vezette Westport nem marad le az első futamról.

A Regina bajnoka Szabó Gábor csapata lett a Szindbáddal. Nekik a hatodik futamon már csak arra kellett figyelniük, hogy az első hat hely valamelyikén célba érjenek. Helyzetüket segítette, hogy nagy küzdelem folyt az ezüstérméért dr. Bujáky Attila (Rubin Hód) és a bajnokság kezdetén esélyeiket egy korai rajttal rosszul alapozó Holzhauser András (Amitié) csapatai között. Vasárnapi futamgyőzelmükkel végül az utóbbiak pontszámában beérték ellenfelüket és megszerezték a második helyet.

C-pálya

A Scholtz-pálya. Csupak és Alsóös előtt versenyzett a bajnokság második fordulójának legnépesebb osztálya, a Sudár Regatta valamint a Scholtz 22-esek.

A Scholtz 22-eseknél a Belle Örs–Rauschenberger Miklós–Sárközy András hármas nem adott nehéz feladatot az összetett eredmény kiszámításához: megnyertek minden futamot. A második helyet is egyértelműen vitte Ludwig Richárd Miskei Anitával, akiknek – bocs – de be se kellett futniuk az utolsó futamon az ezüstérméért. Annak ellenére, hogy Anita egy alkalommal kiesett a hajóból... Bizonyára jól jött nekik a gyenge szél, hiszen mindössze ketten versenyezve könnyűek lehettek volna, ha jobban fúj. Biztos második helyüket

segítette, hogy Scholtz Petrák a harmadik futamban egy korai rajttal nehezítették meg a saját dolgukat.

A Sudár Regattában bajnoksághoz méltó 23 hajós mezőny versenyzett. Korábban már megszerzett Sudár bajnoki címei mellé egy újabbat gyűjtött be a Josephine-nel Gömbös Lóránd, akit most két finnes: az edzőként is jól ismert Sipos Péter valamint ifj. Payr Egon segített. Sipos Peti véleménye kormányosáról a verseny után: „Sokan mondják, hogy Gömbi trükközik, azért tud gyors lenni. Kíváncsi voltam, beültem hozzá. Lehet őt szeretni vagy nem, de rossz hírem van: a sebesség a kezében van. Jól vezeti a hajót, a beállításai is rendben vannak, legalábbis elég sűrűn vannak a jelek a hajóján. Ráadásaként még a taktikában sem téved el sűrűn.”

Ezzel együtt az utolsó futam is izgalmas volt számukra, hiszen a harmadik futamban begyűjtöttek egy tizenegyedik helyet. A dobogós helyek elosztásáért nagy harcot vívott a Kovács Márton vezette Adrenalin dr. Szörényi Gábor Száz*Szépével. Az utolsó futamon vívott meccsük után kialakult pontazonosság a két futamot is nyerni tudó Kovács–Melha csapat javára dőlt el. A versengésbe még beleszólatott volna az utolsó futamot náluk jobb pontszámmal kezdő Öreg (Toronyi Bence) is, ám ők ezen az utolsó meneten a kiesőjüket vitorlázva elestek az érmes lehetőségétől. **MVSZ Ruják István**



SUDÁR REGATTA OB

Kisszeles Nagyhajós

Augusztus közepe, szabadságolás mindenhol, senki nem elérhető a munkahelyen – miért pont mi lennénk azok? Irány Füred/Csupak/Földvár az évad „rangadó-jára”! Fölös cuccok a parton, a hajó alja is megpucolandó, de az még ráér Füredig a már érezhetően rövidülő keddi estében. El is marad a tisztítási művelet, majd másnap jó lesz az! Inkább a szokásos füredi egységeken blokkoljuk a kartont, majd a még majdnem friss borsoron vizsgáljuk a kevésbé vagy annál inkább friss helyi nedűket. Rövid mulatság, reggel indul az idei Bajnokság... Ismét ketten a Sudárban – futkározósabb így, viszont tágasabb a cockpit.

Tomboló nyári napra virrad a mezőny szerda reggel. Sehol egy fuvallat, már 9 körül alakul a hőség. Talán ez az oka annak, hogy a 10 órára tervezett megnyitó hivatalos kezdésekor 12 versenyző és nagyjából ugyanennyi rendező lézeng a Szövi gyepén. Na mindegy, idén legalább van szponzor! Szegény lelkes Mitsubishi- és Subarukereskedő autói most főként „analóg klímájukkal” hódítanak – az amúgy tetszetős járgányok árnyékában hűsölve töltjük a várakozás perceit az egyre forróbb hangulatban. Végül elérkezik a roppant ünnepeles megnyitó, eddigre összeverődik még pár versenyző, de azért a gyepen még épp csak összeér a lánc. A földvári pályáról senkit nem láttam, bár feltehetőleg az Assók és a „nyolcasok” már teljesen külön rendezvényként élték meg ezt a versenyt.

Megnyitó után – lévén osztályunk, a Sudár Regatta és a Scholtz22 a hagyományoknak megfelelően oda került – irány Csopak, és rögtön a kikötő, mivel egy deka szél sem borzolja a tavat. Ez aztán egész nap így marad, így van lehetőség egy kis parti csevejre – egyelőre feszültség nélkül...

Csütörtökön teljes lelkesedéssel vágunk neki a 10 órára kitűzött futamnak. Kellemes délelőtti keleti fújdogál – „úgyis leáll”, mondjuk, de a szél kitart, és pontosan indul a futam. A part felé biztatóbbnak, stabilabbnak tűnik a szél, ezért lee-rajtot választunk. és sikerül is talán alulról másodikként kicsúszni. Alattunk csak Gömbi zúz a part felé, ez a koncepciónkban némileg megnyugtat minket. Aztán a saját slágunk is: szépen lépünk el alulról mindenkinek. A kreuzbójához Gömbiékkel – aki ezúttal Sipivel és ifjabb Payr Egonnal próbálta sokadik bajnoki címét megszerezni – érünk föl, gyors spinnakerrántás, majd tanakodás – merre tovább? Újra jó a part, alul már elsők vagyunk, nagyon jól megy a verda, meg persze fekszik ez a szélerő a négykezes összeállításnak. A második cirkálószakaszban a HUN77-es Josephine egyszerűen megzabál minket, lecsúszunk és lassúbbak is vagyunk, így a második hátszelet már támadó pozícióból



kezdjük, de hát ahogy mondani szokták: „a rutin meg az évek” döntöttek, és egy halványabb leebójás próbálkozás után a kétkörös up&down pálya végére tett rövid, éles raumos befutószakasz nem hoz változást. Marad a 2. nekünk. Nahát, ez aztán a meglepetés! Amikor először láttuk a nevezési listát, a 10-be kerülést tűztük célul, most meg tessék, már az első futamon nyakunkban a felelősség és a stressz... Még szerencse, hogy a szponzorok jóvoltából kapunk a nevezési csomagban egy igazán lazává varázsoló sós hajsprayt. A mai napra nekünk megvan a sikerélmény, Weöres Laci azonban könyörtelenül lövi a most már valóban leálló, és kissé északiasra forduló szélben a második futamot. A felső pályajel szinte az alsóörsi strandon, a szél meg csaknem teljesen elfogy a futam végére. A helyi viszonyokat jól ismerő Száz*Szép nagyon szépen vitorlázva egy taktikus hátszélben kikerüli Gömbit, és az előnyét a célig megtartva nyeri a futamot. Ebben a körben a Sentosa is nagyot villant: Sarkadi Ádámmal a kormányánál „fizet a rutin”, negyedik hely a jutalom. A befutó hátszélben elfogyó szél nem talál magára, irány a part, majd hamarosan másnapig pihenőt vezényelnek.

Legalábbis, ami a versenyt illeti. Este ugyanis sudaras találkozó az alsóörsi sporttársak vendégszeretetének hála. A bográcsban Simon Gergő-féle gulyás rottyog, Voltay Géza pedig százszor szépen teletölti mindenki poharát. Majdnem mindenki itt van, egyre kellemesebb a hangulat, de a parázssal együtt az esti lendület is kihuny. Elvégre két nap után csak két futam árválkodik az eredménylistán... Fürdre visszaérve már egy cseppet sem bánjuk, hogy kihagytuk a verseny hivatalos vacsoráját – nem sokkal 11 óra után ördögsekereket sodor a szél a Szóvi kihalt betonján...

Péntek reggel ismét a keleti lengedez, a pályára érve már gyengülni kezd, de a futamon még biztosan kitart. A Scholtzosok – ha jól emlékszem – elmentek elsőre, aztán mi is próbálkoztunk néhányat... Az erősen backboardos pályán a rajtbója is alulra került, így a markáns lúvrajtból óriási hentesbuli alakult ki. A harmadik, immár fekete-zászlós rajtra pár tucat méterrel följebb került a rajtvonal vége, így már érdemes volt megjátszani egy lee-rajtot. A szellőben ezúttal fegyelmezetten eljött a 23 hajó – gondoltuk ezt még ekkor. Később kiderült, hogy a Josephine egy vitás esetet követően 720-azni kényszerült közvetlenül a rajt után. Mi továbbra is igen élveztük a gyenge szélben ragyogóan futó hajót, talán még sosem volt ennyire kezes és dinamikus a gép. Megvan a sebesség, és még fejben is kb. tudjuk, mit szeretnénk. Előző napi forgatókönyv: a zsűri melletti húsdarálóból kimenekülve egyértelmű lee-rajt, aztán irány a part alá, talán ott frissebb. Be is jön, Toronyi Bencével együtt lépünk el a pálya közepétől, de sokan vannak a környéken, nem szakad szét a mezőny. Mi túl korán fordulunk át, Bence kicsit tovább megy balra, és a bójánál meggyőző előnnyel fordul elsőként. Ez a halvány hátszél őrjítő – a gyenge szélben két másodpercenként diktálom a szélfordulókat, pöfföket. Valahogy lekeveredünk a leebójához – kapu ezúttal nem járt a pályához –, aztán irány föl újra. A második kreuz nem hoz nagy változást, ismét az Öreg az élen, mögöttük érkezünk mi, majd egy kupacban a Száz*szép és a Cuncimókus. Gyors halz a pályajelet követően, és csurgunk lefele, a továbbra is erősen féloldalas pályán még ebben a gyenge szélben is majdnem leebóját lehet menni. Így négyen vonatoztunk lefele, a mögöttünk érkezők csúsztak ránk, előttünk Bence csak nem közeledett – valamit tenni kell! A part fele kicsit hátrébb Pál Gasztonék majdnem tiszta hátszélben, szépen dagadó spivel jönnek lefele, na, ott biztos vastosabb a szél, nézzük meg! Egy jót kockáztatva kihalozunk, ellenfeleink közül senki nem jön velünk. Nem így a pöff! Gaszton vászna megbízhatónak bizonyult: a frissülésben megszaladunk, és még be is tompul, így hamar visszahalozva már bóját tudunk menni, és épp becsúszunk az Öreg elé. A félszeles befutó vágójában tartunk a támadásoktól, folyamatosan próbáljuk zárni a befutóra az irányt. Egy másodperc nagyjából egy perc alatt telik el, pulzus az



egekben, de végül csak megvan: életünkben először futamgyőzelem a Bajnokságon! Elégedettség, gratulációk, köszönjük. Közben a szél egy az egyben az előző napinak megfelelően eláll. Kis vízi pancsi, hűtjük az idegeinket és a futam alatt összeszedett 2-3 szívinfarktust, végül a zsűri megkegyelmez, következő döntés 3-kor. Sajnos az időjárás továbbra is tartja magát az egy nap – egy futam aránypárhoz, így rövidesen már a füredi borsoron kortyoljuk elégedetten a fagyos rizlingeket. A látvány lenyűgöző – no nem a fojtogatóan hömpölygő tömeg a Tagore-sétányon, hanem a barnásszürke pára körben a tavon, ilyesmi lehetne októberben egy 30 fokos klíma. Minden nagyon nyomott, meg is lesz az eredmény – talán 10 körül valami megüti a lábam: egy vízszintesen repülő PET palack, amit a pillanatok alatt lecsapó huzat vág nekem. A sétányon andalgó tömeg pillanatok alatt a vihar elől sikoltozva menekülő, ömlő masszává folyik össze, mi meg elégedett mosollyal konstatáljuk, végre könnyedén hozzáférünk Csopaknak a bajnokság után második legjobb dolgához a pultnál...



Nem tudni, mi történt, de a szombat reggel erős mélabúval, és némi émelgyéssel tört ránk – becsszó nem az imént említett csopaki kincs tehet róla, talán a 100 kilométeres szélben és szakadó esőben toporgás ártott meg. A lényeg, hogy egy kis ácsorgás után a forgolódo szélben, megjött egy határozott délnyugati a csöből. Az első rajt ismét általános visszahívó, nagy kár érte pedig, egész kellemesen elkapott kis rajt volt. Na mindegy, van mááásik! Hát olyan is... beragadva, mindenki alatt-mögött vágunk neki a negyedik futamnak. Négy futamtól már érvényes a bajnokság, és az elmúlt napok meteorológiai tapasztalatai alapján sokkal többre nem is számíthatunk, ezért igen aggasztó a helyzet, amikor az első körben gyakorlatilag végig zsebünkben érezzük a pályakulcsot. Valamiért a hajó sem úgy megy, ahogy eddig, mi sem látunk a pályán – hogy ki vezet, hogy állnak az előző esete még közvetlen ellenfeleinknek gondolt elől haladók, pusztán dioptriális okokból sem tudjuk megállapítani... A második körben azért csiszolunk valamit a rusnyának ígérkező eredményen, végül 10. lesz belőle. Furcsa érzések – kudarcként éljük meg a 10. helyet, miközben három napja még a tízbe kerülés volt a cél. A futam után megint behal a szél, egy laza ebéd a parton, némi szörnyülködéssel a kihelyezett eredmények láttán – a korábbi jó lapok után most mi betlizünk. Kieső csak 5 futamtól, ezért kezdődik a matematika, az alapos keresztbeverések – a négy futam alatt csak két hajónak nem volt kétszámjegyű helyezése! – miatt szinte mindenki nagyon várja a következő futamot. Érhetetlen módon fél négykor a C-pálya rendezősége lelövi a napot, talán csak azért, hogy továbbra is kijöjjön a bűvös 1 futam/nap etalon. Ez viszont baljós trend a másnap még nagyot dobantani kívánóknak... Egy kellemes strandvendéglős ebédet követően a Pontillás srácokkal szomorúan és némileg felháborodva konsta-



táljuk, hogy a mi helyünkön a B-pálya futja köreit, szemmel láthatólag kifújt, egyenletes hajtóanyaggal... A füredi áthajózás alkalmával utóbbiról mi is meggyőződünk, amikor is egy szál spinnakerrel gyorsabban haladtunk, mint az elmúlt négy napon bármikor. Mindegy, koncentráljunk a másnapi zárásra, van miért! Osztunk, szorzunk, kiesőt számolunk, és rutinosan egy maradék futammal kalkulálunk csak. Ha szeretnénk dobogóra állni, két feladatunk van, melyből az egyik teljesítése elégséges: Száz*szépet eggyel vagy Toronyi Bencééket kettővel kell ütni, és akkor pompás. Teljes a pörgés, még van esély érmet szerezni!

Ilyenkor a filmekben a nagy izgalmakra rögtön rá szoktak vágni valami erősen kontrasztos snittet. Esetünkben ez a reggel ránk köszönő, csendesen kopogó eső volt. Bármiféle szélnek még csak nyoma sem látszik, felkelni sincs kedve az embernek. Azért maradt még motiváció előző estéről, így legalább egy zuhanyig eljutunk, majd a pályára való kijutást már kifejezetten friss délkeleti szél segíti. Jó 3-as is fúj, amikor megérkezünk a Csopak elé messze kivitt rajtterületre. Már két napja reggel 9-kor indulnak a futamok, hátha így több sikerrel járunk. Biztató a Scholtzok előkészítő jel-

zése, azonban a rajtlövésre már szinte át sem tudják magukat verekedni a vonalon, annyira leáll minden. Kockás zászló, lövöldözés. Na, megint kezdődik a hercehurca! Most épp nyugatról jön egy bríz, a motoros máris robog, meg a biztonság kedvéért a zsűrihajó is. Nem értjük, miért, hiszen az egész mezőnyt mozgatni talán nehezebb az egy szál motorosnál a

fürtnyi bójával... De ez legyen Weöres Laci gondja. A kieső mindenesetre többeknek nagyon kell, a szembetalálkozó csapatoknak jó témát szolgáltat egy kis traccspartira a versenyrendezés hiányosságainak ecsetelése. Nahát, közben ez a nyugati is felszívódik, most a reggeli délkeleti tér vissza, de csak halványan. Közben lassan 11 óra is eljön, két órája próbálkozunk a rajtokkal, reméljük, még erre az egy futamra lesz elég lőszer a startpisztolyban... A hosszú halasztás után megindul a Scholtzoknak

a ki tudja, hányadik rajtprocedúra. Többen nem veszik észre, hogy fél órán túli halasztás miatt F-lobogós eljárás zajlik, így a vélt rajtlövés csak az ötperces volt. A 11 hajót számláló 22-es flotta nagyjából fele elmegy leebe, és vissza sem néznek, a rendező megy utánuk, de a kavarodás a zsűrihajóra is átragad: azt már megszoktuk, hogy a lobogójelzések csigalassúsággal kúsznak fel a helyükre (ugyebár a hivatalos időt nem a hangjelzés adja, hanem a látható!), de hogy ezúttal 20-25 másodperccel az ötpercesünk után jelenjen meg az osztálylobogónk, az már hangos nemtetszést váltott ki. A keservesen kiizzadt rajtot gyorsan érvényteleníti a rendezés, folytatódhat a limányban való kavarás. Türelemből már nem sok maradt, van helyette vérnyomás. Föl-alá csorgunk, az idegbaj elől zenébe menekülünk, Chris Rea legszebb gyöngyszemei csendülnek fel mobiltelefon-kihangosító minőségben, de hát most ez is jobb, mint egy agyvérzés, aminek a réme közelről leng körül minket. Lehet, hogy a zene, az is lehet, hogy a mértéktelenül magunkra fújta lazaság-hajspray tette, mindenesetre újra épülni látszott a délkeleti. Indulatból kezdtünk kreuzolgatni, hátha meglátja a zsűri, hogy prima szél alakult ki időközben. Egy ütemmel később ők is ugranak, és villámgyorsan áll a pálya, mennek a Scholtzok, és már rajtunk a sor! Gyors memóriafrisstítés: Száz*szép eggyel, vagy Bence kettővel. Előbbit választjuk, talán jobban kontrollálható így a dolog. Szerencsénkre újabb daráló a zsűrihajónál, mi meg legfőbb ellenfelünk alatt kettővel – egy tréfás kedvű ránk ejtőtől eltekintve – tisztán csúszunk ki. Még lejjebb a Felhő szokásosnak tekinthető, és igen jól fizető markáns leaeráját játssza. A hajónál rajtolók szinte rögtön kifordulnak, így Gömbit és Bencét elveszítjük a kontroll alól, de hát most nem is ez a lényeg. A kegyetlenül lyukas szélben idegbajt okoz Szörényi Gáborékot figyelni: egyszer ők szaladnak el, egyszer mi csúszunk följjebb. Amúgy igen pozitív a backboard, húzzuk majdnem egészen végig, és egy pöfföt kihasználva le tudjuk keresztelni a Száz*szépet! Huhh, egyre nő az izgalom. Most tudunk csak felnézni a mezőnyre, és meghökkenve konstatáljuk, hogy dacára párharcunknak, az élen állunk. A bójánál már a terelőszakaszon spinnakert lehet húzni, a 2-es pályajel után azonnal halz, a pályatengely továbbra is jó nagy szöveget zár be a széliránnyal. Lóverseny lefelé, egy-két már felfelé cirkáló Scholtz22 keresztel, de végül is tartjuk az pozíciót a második körre. Itt a kreuz elején rövid nyitás jobbra, hogy kikerüljünk a spinnakeres fal alól, de a Száz*széppel együtt fordulunk, igyekszünk nem elengedni. Aztán ők visszafordulnak a pálya jobb oldala felé, mi meg megyünk tovább az előző körben jól dolgozó balszél felé – majd meglátjuk... A visszakeresztelésnél megy az aggodás, Gáborék igen feljöttek, bejött nekik a másik oldal, és szép lassan, de biztosan Gömbi is felzárkózott hozzánk. Kétséges, hogy eléjük-alájuk fordulva meglesz-e a bója, de hát egyszer élünk, no meg amúgy futhattunk volna utánuk... Úgyhogy uszgyi, és némi préselés árán elérjük az utolsó hátszelet, ahol ismét idegőrlő percek következnek. Az órákban tovább merült az elem, már több perc alatt kattant egyet a másodpercmutató, és egyre messzebb látszik a befutó. Szerencsére a szélirány nem változik, marad az éles raum, így már azon gondolkodunk, beférünk-e spivel a befutóra, de végül megvan, a Száz*szép és a Josephine előtt sikerült ezt is megnyerni! Óriási érzés, néhány másodpercig a felhők fölött, aztán döbbenet – még csak fél 1 van! Vagyis az utolsó lehetséges rajtidőpontig még van két és fél óra. Na jó, találjunk valamit, amivel elfoglaljuk magunkat. Nem számolunk. Csak csendesen elkezdünk bízni a már jól ismert trendben: 1 nap, 1 futam. Újra felcsendülnek a gitárriffek a paraszthifiből, és egész lehetetlen helyekre kezdünk teljesen fölösleges csomókat kötni. „Na, mennyi az idő? Egy? Fél 2?” – kérdezem. „12:40” – jön a velős, kiábrándító válasz. Ha eddig merült az elem az órákban, akkor most ünnepélyesen kivették belőle. Gyakorlatilag nem telik az idő, csak a szél kezd ezúttal délies lengedezésbe. Hát, jöjjön, aminek jönnie kell! Készülünk, próbálunk felpörögni, de a Scholtz22 rajtjánál már látszik, hogy ebből itt most nem lesz még egy kör. Érvénytelenítés, kis várakozás – ezen órák alatt az idő elúszására a hajót tisztogatjuk –, majd irány a part. 13:55-kor érünk ki, ekkor az egyórás



rátartással együtt még mindig belefére egy futam... De nem! Weöres Laci már jelzi, nem lesz több kör, és igaza is van, mert valahogy most a csopaki helyszínt elkerülte az akár csak egy órán keresztül stabil szél. Bajnok ismét Gömbös Lóránd a Josephine-nel, ezúttal Sipi (Sipos Péter) és ifj. Payr Egon segítségével. A második helyet sikerült végül megszerezni az Adrenalinnal, bronzérmes a Száz*szép dr. Szörényi Gábor, Szörényi Ádám és Voltay Géza kezei alatt. Toronyi Bencéék az utolsó futamban szerzett ejtővel végül a negyedik helyre csúsztak vissza.

Kis szusszanás a csopaki teraszon, irány Füred és a díjkiosztó. A Szövi-telep továbbra is kihalt. Igaz, ez most betudható az A és B pályák még mindig zajló futamainak. Egy jó ebédre kiugorva pár perccel három után még elkapható volt a parton lézengő rendezők rádiójából egy rajteljárás utolsó néhány másodperce... Na, ebből sem lesz itt díjkiosztó 6 előtt! – nem is lett, fél 7-re írták ki az ünnepélyes eredményhirdetést. Valahogy a Szövetségnek idén sem sikerült megoldani ezt a díjkiosztónépszerűsítést. Hiába írtak elő mindenféle félkomoly viselkedési szabályokat – lásd: szponzorpoló és jelenlét –, gyakorlatilag nem láttunk olyan sporttársat a telepen, aki ne az érdemért érkezett volna. Nyilván nem, hiszen ekkor feltehetőleg a mezőny fele már hazafelé tartott, lévén másnap hétfő. Az egész népet a büfésátorba terelni sem volt bölcs gondolat

– a késő délutáni nap pont besüt a ponyva alá, az épp csak bezsúfolódni képes, amúgy nem túl népes közönség pedig a saját levegőjébe fullad bele. Na mindegy, az ünnepi hangulatot nem rontjuk el, végül is mindenki keményen küzdött a címekért. Még az elmúlt napok hatása alatt, jóleső érzéssel, talán kicsit jobban megremeg a kéz a Szózat alatt, mint szokott. De aztán irány haza Földvára, így is sötétben fogy már el az ünnepi búcsúfröccs...

Melha Márton



TÖBBTESTŰ MAJDNEM OB Szélcsendben

Első nap: kezdetét vette a 2010-es évi Többtestű Országos Bajnokság

Az idén Alsóörsön rendezte a Balatonfüredi Yacht Club a többtestű hajók Országos Bajnokságát Formula 18 és M3 hajóosztályokban. Előbbiben 15, utóbbiban hat hajó áll rajthoz. Augusztus 17. a nevezésekkel és a hajónkénti ellenőrzésekkel telt, így estére szinte az összes egység készen állt a megmérettetésre. Reggel szemerkélő esőben tartották meg az ünnepélyes megnyitót és az azt követő kormányos-értekezletet. Az egyre frissülő délnyugati szél lehetőséget adott a tíz órai kihajózásra, így a közel húsz hajó megkezdte a készülődést. A rajtnál fújó 7-8 csomós szél sajnos azonban csak az első szakasz végéig tartott, ezért nem sokkal később érvényteleníteni kellett a futamot, és a parton folytatódott a várakozás. A versenyzők igyekeztek minden időt hasznossá tenni, így például sor került a Katamarán Bázis sólyájának javítására. Délután négy órakor semmi jele nem mutatkozott a szélnek, a rendezőség így másnapra halasztott, bízva a kedvezőbb időjárásban.

Második nap: végre egy futam

A reggeli szélcsend miatt a versenyzők parti halasztásra kényszerültek, ám a dél körül megérkező szellőben a rendezőség megpróbált egy futamot elindítani. Az eleinte frissnek tűnő szél hamar leállt, így a verseny félbeszakadt, és a parton folytatódott a várakozás, ahol a rendező Balatonfüredi Yacht Club dinnyepartin látta vendégül a résztvevőket. A késő délutáni órákban ismét megmozdult a levegő, amikor már sikeres volt az újabb kísérlet. A 6-8 csomós délnyugatis szél végig kitartott, így befejeződött a bajnokság első futama. A versenyen így jelenleg a Formula 18 hajóosztályban a korai rajt miatt visszatérő Várady Szabó János–Petheő Tamás (BYC) vezet, míg a nyílt többtestű osztályban a Szaniszló Péter–Székely András (Katamarán SE) páros áll az élen.



FOTÓ: Mag Andri

Harmadik nap: újabb futam

Szélcsenddel és partonvárakozással kezdődött az OB harmadik versenynapja is. A versenyzők barkácmunkája azonban nem tartott sokáig, mert kevéssel 11 óra előtt keleties szél kezdett lengedezni. Ismerve az e heti időjárási viszonyokat, a rendezőség azonnal megragadta az alkalmat egy próbálkozásra. A résztvevők gyorsan, fegyelmetten vitorláztak a pályára, így még időben megtörtént a rajt, és az egyre gyengülő szél éppen kitartott a kétkörös futam végéig. Az éles küzdelemben a Formula 18-asok között újra a Várady Szabó János–Petheő Tamás (BYC) páros diadalmaskodott, a nyílt osztály viadalát pedig a tegnapi futamhoz hasonlóan a Szaniszló Péter–Székely András (Katamarán SE) duó nyerte. Ezzel az élen állók már két futamgyőzelmet tudhatnak magukénak, és meghatározó előnnyel várják a folytatást. A nap további részében folytatódott a parti halasztás, majd a feszített víztükroét látva a rendezők délután 5 órakor másnapra halasztottak. A rendező Balatonfüredi Yacht Club, a Katamarán SE és a verseny támogatói jóvoltából a versenyzők este közösségi programon vehettek részt, ahol marhapörkölt került az asztalra.

Negyedik nap: szokatlanul nehéz a helyzet

A 2010. évi alsóörsi Többtestű Bajnokság negyedik versenynapján a szél hiánya miatt nem tudtak futamot rendezni, így az utolsó nap

előtt még csak két futamot tudhatnak maguk mögött a versenyzők. A délelőtt folyamán a gyenge keleties szélben a rendezőség a vízre vezényelte a mezőnyt, ám mire a pályatűzésre került volna a sor, a szélerő elégtelenné vált. A nap további részében parti halasztás következett a tükörsíma Balaton mellett. Az eltökélt rendezőség az utolsó pillanatig, este hat óráig készen állt a kihajózásra, de a helyzet továbbra is változatlan volt, így másnapra halasztott.

Ötödik nap: nincs tovább

Továbbra sincs szerencsájuk a rendezőknek – megfelelő szél híján az utolsó napon sem folytatódott a verseny. Így a bajnoki címhez szükséges négy érvényes futam nélkül flotta-bajnokságnak minősült az OB, bár az M3 osztályban ez már az alacsony nevezési létszám miatt is bizonyos volt. **Solyms Dóra, BFYC**



FOTÓ: Mag Andri

ÚJABB KALANDOK

Akiket hív az óceán

Rakonczy Gábornak és Viktóriának nem ez lesz az első kalandja, de mindig is ezt az utat tervezték.



Nyolc éve fogant meg a gondolat, hogy körbevitörázzák a földet. Mivel nem hajós családból származnak, és az akkori feltételek korántsem voltak adottak, ez a terv egy kicsit polora került, lett azonban helyette egy másik. 2007-ben saját építésű evezős hajójukkal, a Tűzhangyával 51 nap alatt – a világrekordtól csupán 4 órával elmaradva – áteveztek az Atlanti-óceánt.

Ezért a „kis kitérőért” megkapták Amerikában az Év kalandja, Londonban pedig a Guinness World Records díjat. A Magyar Szabadalmi Hivatal pedig Magyar Forma-tervezési díjat adott át nekik.

Nem mondtak le ugyanakkor eredeti tervükről, vitorlással megkerülni a földet. Már bizonyították, hogy amit egyszer elterveznek, azt nem adják fel egyhamar, ezért a WWF támogatását is élvezik az úton. Ezért is hívják WWF PANDA-nak a hajót, amivel elindulnak.

A centercockpitos Formosa 34-es alig nagyobb, mint a Szent Jupát, amivel ugyanezen az úton (az Egyenlítőől távol, nyugat-kelet irányban) Fa Nándor és Gál József 1985-ben küzdött meg az elemekkel. Az ő útjuk nem volt teljesen sima, a viharos időjárás és a hatalmas hullámok kétszer is felborították a Balaton 31-est. 15 kikötéssel 295 vízen töltött nap alatt kerültk meg a földet.

Gábor és Viktória fél évig építették és tesztelték hajójukat az Atlanti-óceánon és a Földközi-tengeren. Az eredetileg hatszemélyes hajóban most csak ketten utaznak majd, jut hát hely az élelmiszerek és a felszereléseknek.

Az ellátmány nagy részét itthonról viszik, tartós élelmiszerek, alapanyagok és vitaminok formájában. Amit lehet (pl. kenyér) ezekből állítják majd elő a hajókonyhában.

Gábor és Viktória Gibraltárban szállnak vízre, előreláthatólag még augusztusban. 10 kikötést terveznek, és 250 napot töltenek majd a víz hátán, mialatt több mint 50 ezer kilométert tesznek meg. A leghosszabb pihenő nekik is (akárcsak Nándoréknak) Ausztráliában lesz, ahol egy hónapot kell várni a továbbindulásra. 4 órás váltásokban kormányozzák majd a hajót, miközben főként a biztonságot tartják szem előtt. Már az indulás előtt meghoznak olyan szabályokat, mint például, hogy az aktuális kormányos sohasem hagyhatja el az állását. A tervek szerint egy évvel később Velencében kötnek majd ki. Ha nem érnek körbe egy év alatt, akkor a duplájára nyúlik az út, hiszen az időjáráshoz is alkalmazkodniuk kell.

A Nemzeti Színház elől búcsúztak, ahol többek között Szerednyeji Béla (elhivatott vitorlázó) színművész is beszédet mondott. Ő vállalta a feladatot, hogy tartja a kapcsolatot a médiával, és folyamatosan beszámol a WWF Panda útjáról.

Mit is mondhatnánk? Jó szelet, Gábor és Viktória!

Szutor Ferenc

MERNEK NAGYOT ÁLMODNI

Transzatlanti rekorddöntésre készül a Catha

Egy kis történelem: az első transzatlanti rekordot 1905-ben egy amerikai vitorlázó, Charlie Barr állította fel hajójával Amerikából Angliába vitorlázva 12 nap, 4 óra és 1 perc alatt.

A jelenlegi rekordtartó egytestű hajó egy 140 lábás szuperjacht, a Mari Cha IV, ami Robert Millerrel és 23 tagú legénységével a fedélzetén. 2925 mérföld levitorlázásával 6 nap, 17 óra, 52 perc és 39 másodperc alatt tette meg a távot. Roberték két napot faragtak le a svájci Bernard

Stamm (Armor Lux) 2001-ben futott 8 napos, 20 órás, 55 perces idejéből. A Marci Cha IV az első olyan hajó, amelyik kevesebb, mint hét nap alatt szelte át az Atlanti-óceánt, és ami 500 tengeri mérföldet tett meg 24 óra alatt.

Kihívók is akadnak, legutóbb a 100 lábás ICAP Leopárd 3 vágott neki az útnak (2010 május 23-án) de a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt nem tudták megdönteni a Mari Cha IV 2003-as rekordját.



A Catha Maxi Racing Yacht közleménye:

Simone Malardi Team Manager és Marton Balázs Project Manager bejelentette, hogy előreláthatólag szeptember 5. és 8. között időjárástól függően nekiindulnak a transzatlanti rekord megdöntésének.

„Szeretnénk hat nap alatt teljesíteni a távot. Ezt csak úgy tudjuk megtenni, ha pengeélen viszszük a hajót végig, és természetesen az időjárás is kegyes lesz hozzánk...” – mondta Marton Balázs. „Ez egy előkészítő próbatétel lesz a hajónak a karácsonyi megmérettetés előtt...”



megpróbáljuk megdönteni a rekordot, utána kis pihenő, majd levitorláznak a srácok Cape Townba, ahonnan pedig Sydney a cél, ahol a végső

megmérettetés előtt megkapja az új árbócot és a vitorlákat...” tette hozzá Simone. A hamarosan induló cathamaxiracingyacht.com illetve a cathayachting.com oldalon folyamatosan lehet követni az eseményeket, mind kamerán, mind térképen. A július elején kitalált project mostanra realizálódott, s a csapat feladata a hajó felkészítése erre a több mint 5 napos non-stop küzdelemre, ami az első állomása a karácsonykor induló Sydney-Hobart regattának.

A projekt alakulásáról a Porthole Portál is beszámol.

Sz.F.

.....

CSAPATÉPÍTŐ TRÉNING ÉS VÍZI EDZÉS EGYBEN. SZALAY DANI MESÉLT NÉGY NAP ÉLMÉNYEIRŐL

Spari-túra

Op-k, 420-asok és nem versenypályára mentetek. Mi volt ez az egész?

Ez a túra hagyományteremtő szándékkal jött létre tavaly. Célja nem más, mint hogy a gyerekeket kiszakítsuk a Földvár előtti vízterületről illetve a telepről, és megismertessük velük a Balaton nyugati medencéjének csodálatos tájait. Egy kicsi ismeretterjesztés, valamint a szezon közbeni fátsultság feloldására is remek. Ezek mellett persze szakmai szempontból sem rossz, ha csak az egész napos hosszú menetekre gondolunk. Azért a nyugati medence a cél, mert a keleti medencében a nagyobb ifjúsági vitorlásélet miatt amúgy is többen vitorláznak.

Különböző hajók, rengeteg gyerek. Hogyan oldjátok ezt meg?

Magáról a túráról annyit kell tudni, hogy minden gyerek a saját hajójával közlekedik, a Huba szállítja az edzőket, sátrakat, táskákat, és vontat maga után egy motorost, ami bármikor bármire bevethető. Részávok vannak, melyeket spontán jelölünk ki, és ezek összetett nyertese az Op-sok között egy vándorpólót nyer, melyre az adott évi győztesnek rá kell hímeztetnie a nevét és a következő évben vissza kell hoznia. Idén tervben volt, hogy Béci is jön velünk az 50-es cirkálóval, de ez egyéb elfoglaltságai miatt sajnos nem jött össze, pedig mind Béci, mind a nagyhajózás üde színfoltja lett volna ennek a kalandnak.

Mi volt a menetrend?

A 2010-es túrát négynaposra terveztük a Balatonföldvár-Révfülöp-Szigliget-Balatonboglár-Balatonföldvár útvonalon, három 420-assal, négy LR 4.7-tel és tizenhat Op-val. Az első úticélunkhoz 4 órányi kisszeles zötykölődést követően vontára kötve érkeztünk meg. A hajókat Török Peti jóvoltából a RIVE-ben helyeztük el, a Huba pedig a páratlan szépségű révfülöpi kikötőben éjszakázott. Magunkat a kiváló Hullám Hostelben szállásoltuk el, ahol igazi, magyaros, bográcsban készült gulyáslevessel láttak minket vendégül. Azt már nem tudtuk eldönteni, hogy a leves vagy a vendégszeretetük volt kifogástalanabb, az utánunk odalátogatók hát-ha megbirkóznak a feladattal! Este még meglátogattuk a révfülöpi labdarúgó pályát, melynek felét birtokba véve 3 csapattal körmérkőzéseket



játszottunk levezetésképpen, majd felmelegedett testünket a révfülöpi strand habjaiban hűsítettük.

Másnap korai kelés után gyenge, leálló szélben Szigliget volt az irányunk, de Ábrahámhegy magasságában olajjá változott a víz. Talán nem is volt ez baj, mert a Badacsony és a mellette magasodó hegyek a Balaton talán legszebb sziluettjét mutatták nekünk. Ekkor támadt Acsival az az ötletünk, hogy valamiféle sátrat szereljünk a Hubára, mert kibírhatatlanná vált az erős napsugárzás. Barkácsolásunkat Marcell akkurátusan és nyugodtan végignézte, mikor végeztünk, hozzátette: az amerikaiak már biztosan nézik a kémműholdjaikkal, mi lehet ez az úszó „vízi tárgy”. Badacsony magasságában ismét vontára kötöttünk, és a szigligeti kikötő melletti nádas előtt, a vízen éjszakáztak a hajók Huba-vontára kötve, mivel a kikötőben nem volt hely. A gyerekekkel én aludtam sátrakban, a szó igazi értelmében vett vadkempingezés-szerűen. Ezúton is köszönjük a segítséget Pallusnak a sátorterületért. Acsi és Marcell, valamint több millió szűnyog pedig a Hubán aludtak, ha netán valamilyen gubanc adódna az éjszaka. Másnap reggel ismét korai ébredés és gyalogszerrel a szigligeti vár támadása volt a cél. Ha lihegve is, de felértünk a vár legmagasabb pontjára még 9 előtt,

így ingyen tudtunk bemenni. Körbenéztünk, hogy merre is vagyunk, meddig jöttünk, merre megyünk. Egy csapatkép, és már indultunk is vissza sátrakat bontani, lecuccolni a kikötőbe, onnan pedig egyenként – a vonta sorrendjében – a vízen hajókba szállni.

Rövid vonta után gyengécske nyugati szél jött, mellyel Boglárig csúsztunk. Ott rövid, pörgős futamokat vezényeltünk, majd a szépen felújított boglári kikötőben tettük le a hajókat és a mellette lévő kempingben állítottuk fel a sátrainkat. Ezek megszervezéséért ismételten köszönetet kell mondanunk Bújdosó Matyi édesapjának. Itt már erősen látszott a gyerekeken a fáradtság, a strandoláson kívül más programot nem is csináltrunk nekik takarodó előtt.

Utolsó napunk célja Balatonföldvár volt, ahova kiváló nyugati szél segített minket. A hosszú hátszél végét a földvári telep nyugati oldalán lévő stég és egy kihelyezett bója jelentette. A 2010-es Szpari-túrás és így a vándorpótló Takácsy Lilla nyerte.



Egy ilyen „laza” időszaknak is vannak tanulságai?

A gyerekek óriási élményekkel gazdagodtak, megismertek új tájakat, látták a Balaton más, számukra ismeretlen pontjait, fejleszthették térérzéküket, néhány napot szüleik nélkül tölthettek, és ami talán a legfontosabb, hogy még „csapatabb csapattá” váltunk.



KÖLCSÖNHAJÓ VISSZAJÁR Inter-kupa beszámoló

Pomucz Tamás mondja mindig, hogy vitorlázáshoz kétféle idő van. Alkalmas, és nagyon alkalmas. Azt hiszem, a szombati napot bátran sorolhatjuk a „nagyon alkalmas” kategóriába.

De ne siessünk előre. Az eredeti programterv úgy nézett ki, hogy a Leánysággal és egy speciálisan versenyre átalakított B21-essel (Cuki) indulunk Alsóörsről Lellére péntek este. Nehéz volt meghozni a döntést, de végül a Siófoki Meteorológiai Szolgálat munkatársa megerősített abban, hogy a szombati és vasárnapi napokon olyan erős frontátvonulás lesz, hogy nem sok garancia van a hazatérésre hétfő előtt. (Mikor ezen sorokat írom, vasárnap délelőtt van, süvít szél 30-40 km/órával, és csak erősödést ígérnek.) Egyszerűen Cuki maradt Alsóörsön, mi pedig autóval vágtunk neki a távnak. Ekkor jött Szabó Árpitól a telefon (B31 klub), hogy van egy 2010-es gyártású Jeanneau Sun Odyssey 36i az Eastcraft felajánlásából, amire kellene legénység. Vállalom? Sokat gondolkoztam rajta... nagy a felelősség. Ez egy közel 40 milliós hajó, s a csapatunk bár lelkes, nem elég összeszokott. A szél pedig viharos lesz... szóval kb. egytized másodperc alatt vágtam rá, hogy PERSZE! Hát ember az olyan, aki nem visz ki egy ilyen hajót? Nem vettem volna a lelkemre, hogy szegény a

kikötőből nézze, ahogy a többi barátja lelkesen ugarral a méteres hullámokon.

Este átvettük „CUKI II”-t. Nos, ha azt mondom, hogy a Balatonon kevés ilyen színvonalú charterflotta van, akkor azt hiszem, közel járok az igazság-



hoz. Imrével körbejártunk és gyorsan megnéztük, melyik kötél mit csinál, hogy is lesz ez majd szombat reggel. Nehéz volt lejönni róla, de egyre jöttek

a telefonok, hogy: gyertek már, mert kész a vacsora! Szóval mentünk. A vacsorát a versenyhez nem szorosan kapcsolódó Lellei Lakógyűlés jóvoltából fogyaszthattuk el, és mi el is fogyasztottuk becsületesen. Kicsit üldögéltünk még, majd nyugovóra tértünk, hiszen 7-re beszéltük meg a találkozót. 8-tól kormányosi értekezlet, 9-kor rajt. Sietni kellett, mert az időjósok azt mondták, hogy délutánra jön a jóság. Az éjszaka eseménytelenül telt, hacsak nem hívjuk eseménynek a szélvihart. Úgy téptérárgatta a kikötött hajókat a szél, mintha mérges lenne rájuk. Mi meg a szélre voltunk mérgesek, szóval az alvásra így nem sok idő jutott.

Fél 9-kor hagytuk el a kikötőt, kissé álmosan.

Egészen addig tartott ez az állapot, amíg ki nem hajóztunk a hullámvédek mögül. Itt másfél méteres hullámok és 30 csomós (55 km/h) szél fogadott minket. Talán nem kell mondanom, hogy egy csapásra felébredt mindenki. A 36 láb a kikötőben még nagynak tűnt. Most úgy mosta a fedélzetet (és minket) a víz, mintha egy kishajóban ül-nénk. Felhúztuk hát a vitorlákat, és elkezdtük próbálgatni a hajót.

Fordultunk, reffeltünk, fordultunk reffeltünk... majd hopp, mindjárt 9, és mi teljesen leestünk Boglár elé... igyekeztünk vissza, de már csak a 40 hajós mezőny sereghajójaként tudtunk

csatlakozni a versenyhez. Na nem baj, innen szép nyerni. Meg is tettünk mindent, préseltük a szelet, vettük a bóját, és közben mindenki arcán ott volt az az összetéveszthetetlen mosoly. És látszott a szemünkön, hogy ez így most nagyon jó.

Valójában kiabáltunk örömmünkben, de ennek a hangját szerencsére elnyomták a hullámok és a szél.

A verseny második felében kicsit csendesedett, egészen „normálisra” mérséklődött a szél. A befutó után csak ültünk, és próbáltuk feldolgozni az eseményeket. Leeresztettünk, úrrá lett rajtunk a fáradtság. Még fordultunk néhányat, aztán Rick Csaba tanácsainak hála simán kikötöttünk.

Zsíroskenyér és dinnye várta a megfáradt mezőnyt, majd szabadfoglalkozás délután 5-ig. Kelltek is a pihenés. Ötől játékonysági árverés az árvízkarosultak javára. Mivel minden nevezési díjból 1000 forint szintén ebbe a kasszába került, és egyéni fel-



ajánlások is voltak, végül 750 000 forint gyűlt össze a Borsod megyei Tomor község részére. Mindenki úgy segít, ahogy tud, jó érzés volt kicsit értük is vitorlázni. Az árverés és a támogatás szervezői és

ötletgazdái: Rick Csaba és Szabó Árpád.

Az árverés után eredményhirdetés, majd igen finom vacsora következett.

Az eredmények:

Abszolút:

1. **Imi Jé 7 YS II.** Székely Antal, *BL Yachtclub*
2. **Nadinnye 56 YS I.** Novák Csaba, *BL Yachtclub*
3. **Sir Titu 70 YS I.** Rozsnyay Kálmán, *BL Yachtclub*

Mi a Julius Caesar fedélzetén abszolútban 14.. YSII-ben 4. helyen futottunk be az eredménylista tanúsága szerint (bár nem vártuk magunkat ilyen előkelő helyre...)

Kapitány: Szutor Ferenc

Csapat: Boda Nikolett, Savanyó Zsuzsa, Valkusz Zsófi, Kovács Imre, Németh Norbert.

A hajóért köszönet az EastCraftnak.

Szutor Ferenc

MINDENKI MÁSKÉPP CSINÁLJA

Kikötés skandináv módra

Néhány hete alkalmam volt részt venni a világ talán legkülönösebb hajókiállításán, a Finn Boaton. Ezen a kiállításon nincsenek látogatók – legalábbis a szokványos értelemben tulajdonképpen nem is látogatható. A lényeg az, hogy 24 ország meghívott szakújságírói az Archipelago szigetvilágában a vízen barangolva a legszélsőségesebb időjárási körülmények között tehetik próbára a finn hajóipar legújabb produktumait. De most nem a hajókról, hanem az ott tapasztalt kikötési technikákról írnék.

Azon mindig ámulok, hogy a valódi, vízen élő hajósnépek milyen hihetetlen nyugalommal és biztonsággal alkalmazkodnak a legnehezebb körülményekhez is. A magunkfajta hét-

végi tavi hajósok számára igencsak stresszes egy kikötés erős oldalszélben, hátsó rögzítéssel, külső segítség nélkül. Balatoni kikötőinkben – nem véletlenül – facölöpöket és számravezető hevedereket feszítenek a hajóhelyek köré, hogy kapitányaink önérzetét ne rombolja a felelősségbiztosítással kapcsolatos nyilatkozattétel. A finnek többsége a hátsó horgonyt akasztja időben és



nagy pontossággal, így módon helyezi a hajó orrát a kívánt pozícióba. Ezért látunk minden skandináv hajón akcióra előkészített hátsó horgonyt, újabban spulnira tekert 50 m-es hevederrel.

A növekvő hajós turizmus hatására és kiszolgálására egyre több ottani kikötőben helyeznek el fix bójákat, melyeknek nem a kötélbe, hanem a tetején lévő fülbe kell akasztani. Erre a célra – és hogy ne kelljen nagyon kihajolni, – egy rúdszerű készséget helyeznek a kikötőkötél végére, és ez a rúd egy önzáró horoggal cuppan a bójára. Olyasmi ez, mint egy spibum végveret, amit egy segédkötéllal lehet oldani. Ezekben a kikötőkben nincs farhorgonyhasználat, és így a gyakorlatlan külföldi turisták sem tudnak keresztben horgonyozni. Azt is megfigyeltem, hogy nem a hajó faránál pipiskednek, ha a hátsó bikára rögzítik a kötelet, hanem orral közelítik a bóját, és miközben szép lassan elhaladnak mellette, bőven van idő az akasztórúddal bíbelődni.

A másik zseniális ötlet a parti fogadópofo. A magányos hajós finoman, motorral nekiereszti a hajót a partfalra szerelt feszes gumiheveder közepébe, alpjáraton előremenetben szépen beállítja a merőlegest, majd nyugodtan előresétál és a hajó farából két oldalról előrevitt kötéllal rögzíti a hajót. Elő nem is kell lekötöni! Ha kész, üresbe teszi a váltót, leállítja a motort és jöhet a manőversluck! Se cölöp, se számravezető, se farbója, se horgony! 30 lábíg hibátlanul működik.

Gerő András

FIASKÓ

Köszönjük, Gyula!

Szeretünk hajózni a Balatonon. Én is – hajósfeleség létemre. Vitorlázunk is kb.15 éve. 2010-ben egy kifejezetten meleg szombaton váratlanul végre szabadidőnk lett. Kettesben indultunk el, csak úgy, amerre a szelek visznek. Két-három óra múlva jött az ötlet: Kössünk ki Alsóörsön!

Alsóörsön ez nekünk a legnyugatibb kikötőt jelenti – a valamikori uszálypihenőt – mert a kezdetekkor nekünk is volt itt bérelt helyünk. Zsúfolt hely lett! Megálltunk egy szélső mólónál. Én mentem udvariasan mosolyogva, hogy megkérdezzem, hol köthetnék ki vendéghajóval egy-két órára. Gyula – akihez irányítottak – lakonikus rövidséggel közölte, hogy SEHOL. – Ez azt jelenti, hogy menjünk el? – Igen!

Elmentünk. Még reménykedtünk. A következő felirat felvillanyozott: Túravorlázók Egyesülete. Itt minden jó nagy szabad helyen kis kalózok voltak kikötve.

A hajóállomáson álltunk meg egy órára enni. Ez a hely elég ideiglenesnek tűnt, így továbbálltunk.

Egy újságot olvasgatva jött az ötlet: aludjunk Almádiban, mert ott vasárnap számunkra érdekes program lesz. Kikötöttünk a nagy móló fűzfői oldalán, ahol hívogató piros bóják vannak. A férjem hosszas keresgélés után visszatért egy biztonsági őrral, aki elmondta, hogy ez az XY úr magánkikötője, és itt nem szabad kikötöni. A móló másik oldalán – a hivatalos helyen, ahol nagyon alacsony a víz – kb. tizenötön horgásztak. Újabb megpróbáltatást már nehezen tűrve, inkább megálltunk a nagy móló oldalánál, ahol nagy hajók nem kötnek ki. Kb. öt nyugodt perc múlva egy hang a következőket mondta: „Nagyhajó-kikötőben tilos megállni vitorlással. Igaz, hogy itt nem köt ki nagy hajó. Én nem is láttam magukat, de ha még holnap reggel is itt lesznek, akkor majd látni fogom és fizethetnek.”

Mi még eddig mindenhol fizettünk, ahol kellett. Itt is, ha szabályosan itt maradhatunk!

Az éjszakát az anyakikötőnkben töltöttük egy csendes, békés, napnyugtás hosszú hajókázás után. Vasárnap autóval elmentünk a tervezett programra Almádba. Végül is minden jó volt!

Akkor mégis miért lesz keserű a szám íze, ha erre a hétvégére gondolkolok!?

Fejes Klára

IV. UNIQA BALATON REGATTA

Gardazzura-sikerek 57 perc alatt

98 nevező pénteken, 92 nevező szombaton, remek verseny és kiváló parti programok: így zárult 2010-ben a IV. UNIQA Balaton Regatta – fogalmaz a hivatalos sajtóközlemény.

A szervezők legnagyobb öröme nagyon sokan döntöttek úgy, hogy az államilapítás ünnepét a vízen, versenykörülmények közepette ünneplik meg. Kilencvennyolc hajó nevezett ugyanis a IV. UNIQA Balaton Regatta augusztus 20-i futamára, amely a hagyományos Balaton Regatta díjak és pontok mellett a Nemzeti Nagydíjért is zajlott. A Balatonlelle-Révfülp-Balatonboglár-Balatonlelle táv leküzdése nem ütközött különösebb akadályokba, ugyanis remek szél fogadta a résztvevőket, akik közül a leggyorsabb hajónak mindössze 57 percre volt szüksége az útvonal teljesítéséhez. A győztes hajó a Gardazzura libera lett, amely Simó Béla kormányzásával tizenhárom perccel

előbb érkezett a célba, mint az abszolút másodikként helyezett, a Random (Török Tamás), valamint tizenhárom perccel a harmadikként helyezett Sinx (Lange Péter) előtt.

A II. Nemzeti Nagydíjat tehát a Gardazzura csapata nyerte, amely Balatonboglár városának is dicsőséget szerzett, kormányosának, Simó Bélának köszönhetően. A Nemzeti Nagydíjon a legtöbb hajót Balatonlelle kikötője nevezte, amiért a kikötő, valamint a kikötő kapitánya, Kiss Attila is díjat vehetett át, ugyanúgy, mint a legtöbb hajót nevező kikötő legeredményesebb hajója, amely a Random lett, Török Tamás vezetésével.

A sikeres pénteki nap után sem esett vissza az érdeklődés, ugyanis a szombati Balaton Regatta



ta futamra, amelyen külön küzdelem zajlott az Autós Nagydíjért, 92 hajó adta le nevezését. Az időjárás nem volt igazán kegyes a résztvevőkhez, hiszen gyenge szélben teljesítette a mezőny a Balatonlelle-Balatonszemes-Balatonboglár-Balatonlelle távot, ám a túraversenyt követő pályaversenyre már megélné a szél, és tökéletes vitorlázóidőben zajlott a szezon zárófutama. A Gardazzura legénysége „elbirta a rá nehezedő nyomást” és magabiztos vitorlázással tették fel az i-re a pontot, megnyerve a szombati versenyt is. A duplázás után a hajó kormányosa, Simó Béla a következőket mondta: „Természetesen nagyon jó érzés két nap alatt két futamot nyerni, amihez egyértelműen kellett a hajónk jó sebes-

sége és a csapat felkészültsége is. Jól éreztük magunkat Balatonlellén, hiszen két remek versenyen vehettünk részt, és a parton is kiváló hangulat fogadta a résztvevőket." Az abszolút második helyén az Irokéz (70-es cirkáló) végzett, a harmadikon pedig a Madicken (Dehler) futott be a célba.

Remek versenyhétvégével zárult tehát a IV. UNIQA Balaton Regatta versenysorozat, amely a 2010-es esztendőben végül négy helyszínen fogadta a vitorlázás szerelmeit. Badacsony, Szigliget, Balatonaliga és Balatonlelle volt házigazda, és a versenyhétvégék során – összességében – öt túraversenyen és négy pályaversenyen mérhették össze tudásukat a résztvevők. Több mint hétszáz hajó nevezett összesen az idei sorozatot tekintve, ami helyszínenként közel ötszáz vitorlázót jelentett alkalmanként. A mezőny és a rendezők is szerencsésnek mondhatják magukat, hiszen szélhiány miatt egyetlen futamot sem kellett törölni, bár a kiírt útvonalat a gyenge szél miatt

Yardstick I.	Yardstick III.	Pályaverseny YS II.
1. Kék Fény 222	1. Soczi 288	1. Dolce Vita 70
2. Kepi 214	2. Dudu 271	2. Pilsner Úr 65
3. Madárka 212	3. Blue Fly 269	3. Titkos 64
4. Falco 190	4. Süvövény 258	4. Rozália 62
5. Flóra 183	5. Penny 252	5. Albatros 55
6. Bolero 162	6. Pepper 244	6. Brownie 53
62 induló	70 induló	32 induló
Yardstick II.	Pályaverseny YS I.	Pályaverseny YS III.
1. Dolce Vita 246	1. Kék Fény 84	1. Soczi 107
2. Pilsner Úr 230	2. Madárka 81	2. Blue Fly 105
3. Rozália 221	3. Kepi 79	3. Süvövény 93
4. Titkos 221	4. Falco 67	4. Penny 90
5. Albatros 217	5. Flóra 65	5. Pepper 85
6. Brownie 171	6. Bolero 58	6. Catullus Maximus 84
73 induló	39 induló	40 induló

több helyszínen is rövidítenie kellett a zsűri elnökének. Arról pedig, hogy a versenyhétvégék valóban kikapcsolódást és szórakozást is jelentenek, a „parti programok gondoskodtak”,

hiszen minden helyszínen kiállító cégek sora, és érdekesebbnél érdekesebb programok várta a résztvevőket, valamint a hozzátartozókat és érdeklődőket.

VITORLÁZÁS ÉJJEL-NAPPAL

VVSI, Szent István Kupa beszámoló

Baldóci Péter hívott meg, hogy a Szanya által korábban említett, és általunk bemutatott „Stradivarival” induljunk el az agárdi versenyen. Egy ilyen gyönyörűen restaurált 15-ös fa jollén versenyezni pedig nem mindennapi lehetőség.

Az első a szervezés, adott esetben a családi program átszervezése, mert a hosszú hétvége első két estéjével kapcsolatban más-más elképzelések kaptak szárnyra. Sajnos néhány szárny „megsérült”...

A következő probléma a lejutás, hiszen csütörtök este már éjszakai futam szerepelt a programban, ezért igyekezem időre leérni. Persze ilyenkor úgy nyomja vissza az embert a székébe a sok munka, mint az ólommellény a röntgenvizsgálaton. De azért csak kiszabadultam, vágtattam le Agárdra. Valamivel 6 után le-

értem, így a 7-ig tartó nevezést kényelmesen elértük, és a hajó felszerelésére, bevitörázására is maradt egy kis idő.

A kormányos-értekezleten megkaptuk az eligazítást 3 percben, le-fel pálya a kikötő elől, a szél függvényében kihelyezett alsó bójával, ami mellett két „árvízi fáklyát” tartó motoros áll, hát-szeles rajt. Tegye fel a kezét, aki tudja, milyen az az árvízi fáklya! Előbb az hittem, én vagyok tudatlan. Aztán megnyugodtam, hogy Péter sem tudja, aztán rákerestem a Google-on, és még így sem lettem okosabb. Tény,

ami tény, szép nagy lánggal ég. Az 5 perces rajtjelzést 6 perc múltán követte a rajt, ezért aztán jól megkeveredett a mezőny. Beragadtunk, és zavart szélben dőcögtünk le a bójáig. Itt azonban az előttünk forduló hajó (a későbbi győztes Anna) túl nagy ívben fordult, és egy remek kormányosi trükkel már ott is voltunk mellette, ráadásul nagyobb lendülettel, így visszaúton, tiszta szélben sorra gyalogoltuk le a Kalózokat. A szél közben kicsit fordult is, ezért 1-takkon mentünk oda, és ugyanazon vissza. Engem komolyan meglepett,

hogy fújtak nekünk a befutónál. Sokáig beszélgettünk még a



hajón, majd nyugovóra tértünk. Én, hogy szokjam a hajót, benne is aludtam. Reggel az estinél még rövidebb volt az eligazítás, hiszen egyáltalán nem húzták ilyesmivel az időt a szervezők. Annyit tudtunk meg, hogy 10-kor rajt, le-fel pálya a kikötő elől, a szél függvényében kihelyezett alsó bójával. Nosza. Az 5 perces rajt most tényleg 5 perc múlva volt, csak valahogy mi nem voltunk ott, ahol kellett volna, azért a rajt után szépen összeszedtük magunkat. A hosszú krajszakaszon szépen kialakultak a bolyok. Elöl a Finnek, Laserek, utánuk az Anna és mi, majd jöt-



tek a Kalózok, és a többi nagy hajó. Egy kicsit zokon vettük, amikor szél alól kb. 10 fokkal



vés volt a győzelemhez. Ezen a napon az Annának fújták a befutót, és mivel a holtverseny esetében a második hosszabb futam szerepelt nagyobb súllyal, az aranyérem is őket illette meg, joggal. Délután az ünnepre való tekintettel felhúztuk az eredeti vászonvitorlákat és úgy is mentünk egy kört, majd díszbe öltöztettük a hajót.

Szent István Kupa, Agárd 2010. augusztus 19-20.				Éjszakai futam	Túrafutam
1 személyes jolle					
1.	Finn	GER22	Kovács Márton	1	2
2.	Finn	SUI347	Dénes Péter	3	1
3.	Finn	HUN28	Elek Péter	2	3
2 személyes jolle					
1.	Kalóz		Göndöcs Péter, Kovács Kálmán	2	2
2.	Kalóz		Muck Tamás, Soltai Péter	3	3
3.	Kalóz		Kemény Nándor, Kemény Kinga, Kemény Nándor	4	4
Nagy hajók					
1.		Anna	Iklódy Gábor, Makai Péter	2	1
2.		Mephisto	Baldóci Péter, Szutor Ferenc	1	2
3.		Shoun the ship	Óvád Tamás, Horváth Tímea	3	3

élesebben úgy ment el nekünk az egyik Finn, hogy nem nagyon volt mit tenni. Realizálni kellett a köztünk lévő különbségeket. Ami tegnap sikerült a bójánál, az ma nem. Az Anna jobb takkokat húzva lekeresztetett minket, majd a bóját is előbb vette. Majd-

nem befértünk mellé, de aztán kicsit leforgott a szél, és csak a bója alá volt elég az élességünk. Lemaradva kezdtünk neki a hátszeles szakasznak visszafelé, és bár többen spít húztak (ami nekünk nem volt), nem tudtak lerázni. Sajnos azonban ez ke-

Mindent összevetve, nagyon jó verseny volt. Mephisto is megmutatta, mit tud, ha hagyják menni. Mi egy kicsit néha zavartuk ebben, de ez nem csoda, hiszen jóval régebb óta vitorlázik, mint mi.

Szutor Ferenc





Győztes Assók

Németországban, a több mint 100 éves múltra visszatekintő Travemünde Woche keretében rendezték meg az idei Asso99 EB-t.

Az esemény népszerűségére jellemző, hogy hét pályán, közel 1000 hajó nevezett az egy hétig tartó, a városi ünneppsorozat alatt rendezett vitorlásversenyekre. Megtiszteltetés volt számunkra, hogy a két 12R America's Cup hajóval együtt helyezték el az Asso99 hajókat a kikötőben. A hatalmas öböl partjain pedig az éppen százéves vitorlás, a négyárbocos Passat fedélzetén rendeztek fogadást.

Minden hajóosztálynak szerveztek úgynevezett „Show race”-t is, amit a SAT1 TV élőben közvetített, helyben pedig hatalmas nézősereg kísért mindkét parton. Nem volt egyszerű ez a vitorlázás a kb. 300 m széles csatornán, mert a szél itt mindig nagyon erős, és a mesefigurákról elnevezett hatalmas kompok ötpercenként jöttek-mentek... A verseny igen jó szelekben zajlott négykörös pályán, napi négy futammal. Az elsőségért a két magyar egység vívott nagy csatát. Ebbe csak a bajor herceg hajója tudott néha beleszólni, a többi német nem tudta felvenni a „magyaros” tempót. A sok futam alatt többször változott a vezető pozíció, de végül felülkerekedtünk a spinnakeres szakaszokban és biztosan nyertük az EB-t. Álljon hát itt a győztes csapat

névsora: Detre Szabolcs, Detre Zsolt, Detre Nándor, Oroszlán Péter, Oroszlán Gábor, Ferenczi István. A két öreget leszámítva az átlagéletkor 25 év volt.

Masodik lett magyar BMW Sailing Team hajója Vadnai Tamas által vezetve, harmadikként pedig Luitpold bajor herceg csapata végzett.

Detre Szabolcs

Az esemény népszerűségére jellemző, hogy hét pályán, közel 1000 hajó nevezett az egy hétig tartó, a városi ünneppsorozat alatt rendezett vitorlásversenyekre.



A sok futam alatt többször változott a vezető pozíció, de végül felülkerekedtünk a spinnakeres szakaszokban és biztosan nyertük az EB-t.

60. Intervela

Majthényi Szabolcs és Domokos András hetedik világbajnoki címe

Megszerezte hetedik világbajnoki címét a repülő hollandiban évek óta sikert sikerre halmozó Majthényi Szabolcs–Domokos András kettős, akik ezúttal a romániai Constantában rendezett viadalon győzedelmeskedtek.

Az egyhetes világbajnokságon Olcsiák a megrendezett nyolc futamból ötöt megnyerve magabiztosan utasították maguk mögé a



holland Enno Kramer–Ard Geelkerken párost, míg a harmadik helyen az olasz Vespasiani-kettős végzett. A többi magyar egység is kiváló teljesítményt nyújtott, s az első tízben négy egységünk szerepelhetett. Kardos Antal és Polgár Csaba az előkelő ötödik, Gáborjáni Szabó Gábor és Argay Béla közvetlenül mögöttük a hatodik helyet szerezték meg, míg Süli András és Papp Dávid a tizedik

helyezésig jutott. Noha a versenyre az idén a megszokottnál és a vártnál kevesebb egység utazott el – összesen 22 hajó versengett a legjobbaknak járó díjakért –, mégis 11 ország képviselőivel találkozhattunk a regattán, me-

lyen végig gyenge szél fújdogált, s az utolsó napon – melyre Olcsiéknak már ki sem kellett volna menniük, hogy a végső győzelmet megszerezzék –, már nem is sikerült futamot rendezni.

A világbajnoki cím és az ezüst sombrero így ismételen hazánkba került Olcsi és Domi jóvoltából.
Gratulálunk!

E.B.

Csoki-kupa, Balatonföldvár

A Spartacus Vitorlás Egylet július 27-29. között megrendezett szokásos évi ifjúsági versenye az idén új formát öltött. Lelkes szülői csapat, számos édességgyártó cég állt a rendezvény mögé, hogy színvonalas és emlékezetes versenyt bonyolítsion le a legifjabb vitorlázók számára, melyet Csoki-kupa névre kereszteltek el.

Nevéhez hűen a regattán rengeteg csokoládét, édességet, kekszet kaptak a gyerekek, a futamok között az ún. „csokihajóról” osztották a lelkes szülők a finomabbnál finomabb nyalánkságokat, hogy a fáradt versenyzők pótolni tudják energiájukat, s a parton is számos rendezvény, vacsora, csokiszökökút várta a fiatalokat.

A szél is kegyes volt a versenyzőkhöz, így három nap alatt 8 futamot tudtak lebonyolítani kiváló szélviszonyok között. Az első napon egyből négy, azt követően három futamot sikerült megrendezni, így az utolsó napra már csak kettő maradt, ebből azonban csak egyet lehetett érvényesen befuttatni a gyengülő szél miatt.

Az 50 fős Optimist-mezőnyben Gyapjas Balázs kiemelkedett társai közül, s egy kivételével minden futamon nagy előnnyel utasított maga mögé mindenkit. A második helyezés családban maradt, hiszen Balázs testvére, Zsombi szerezte meg az ezüstérmet. A dobogó harmadik fokára az ifik között Varga Dániel állhatott fel, míg a serdülők versenyében Tóth Levente győzedelmeskedett.

Cadetben Kristóf Júlianna és Varró Gergő szerezte meg a győzelmet a Simó Márton–Molnár Zsófi és Bagyó Nóra–Kende Lili kettős előtt. Laser Radialban Herendi Patrik végzett az élen Haidekker Barbara és Matis Ádám előtt, míg a Laser 4.7 győzelmet Wolf András szerezte meg Szilasi Bence és Haidekker



Zita előtt. 420-as hajóosztályban a Földesi Péter–Borsos Dániel kettős végzett az élen azonos ponttal a Grams Dominik–Doubravszky Bálint kettőssel, míg a bronzérmet Péch Fanni és Héjj Eszter párosa szerezte meg.

A verseny remek kezdeményezésnek bizonyult, pörgős futamok, kiváló parti rendezvények, rengeteg csoki és édesség, szép idő, jó szél és hozzá megannyi jókedv garantálta az esemény sikerességét.

E.B.

Cadet világbajnokság, Puck

Július 22-31. között a lengyelországi Puckban rendezték meg a Cadet hajóosztály világbajnokságát, melyen 13 nemzet 80 párosa állt rajthoz. Hazánkat öt egység képviselte Gerencsér Gergő vezetésével, akik közül a Bors Máté–Horváth Balázs kettős összetett 31. helyezéssel megszerezte a győzelmet a serdülők versenyében.

Mátéék gyengébb kezdést követően a második versenynapon már jobban fel tudták térképezni és kihasználni a széljárást, s egy hetedik helyezést is sikerült megszerezniük, majd a további futamokon egyenletes teljesítményt nyújtva végig a harmincadik hely közelében versenyeztek, s álltak a serdülők, azaz a 15

év alattiak versenyének élén. Bagyó Áronék gyengébb kezdést követően fokozatosan lép-



deltek előrébb az összesített listán, melyen végül a 36. helyezéssel jutottak, köszönhetően egy remek futambéli harmadik helyezésük-

nek is. Munka Marci és Kanyicska Márk a 40., a Bors Gergő–Szilassy Emese duó az 53., Kerekes Zsombor és Rácz Levente pedig a 62. helyen zárta a 80 hajóból álló világbajnokságot.

Cadet-válogatottunk az idei szezonban kevesebb nemzetközi regattán állt rajthoz, s azok sem voltak olyan népes létszámúak, mint a világbajnoki mezőny, így az első futamokon még problémát okozott fiataljaink számára az ehhez való alkalmazkodás, ám a verseny végén szép eredménnyel lettünk gazdagabbak, s ismét hazahozhattuk a serdülők világbajnoki címét.

E.B.



Laser 4.7 Európa-bajnokság, Hourtin

Európa-bajnoki ezüsttel és egy arannyal gazdagodott Vadnai Benji

A Cadet-világbajnoksággal azonos időben zajlott a franciaországi Hourtin városában a legkisebb vitorlázattal ellátott laserek, azaz az L 4.7 hajóosztály Európa-bajnoksága, melyen Vadnai Benji, Huszka Mátyás, Takács Levente és Virág Zsófi képviselte hazánkat.

Vadnai Benji – aki az idei évben váltott hajóosztályt, – már a korábbi nemzetközi versenyein is remek teljesítményt nyújtott, s az Európa-bajnokságot is kitűnően kezdte. Három napon keresztül egyetlen futamon sem szerepelt tizen kívüli helyen, ám azután egy erősebb szeles, gyengébben sikerült nap következett, így a 11. helyen zárta a selejtezőket, s jutott be az 59 fős arany csoportba a 213 főt számláló fiúmezőnyben. A döntő futamon aztán ismét kiválóan teljesített, s először felkapaszkodott a harmadik helyre, majd a véghajrában tovább lépdelt előre, egészen az összetett ezüstéremig, mely korcsoportjának, azaz a 16 év alattiak versenyének Európa-bajnoki címét eredményezte számára. A regattán egy-egy futam erejéig többi versenyzőnk is megvillantotta tehetségét, hiszen Huszka Matyi háromszor is szerepelt a legjobb tíz között, s egy harmadik helyezést is



begyűjtött a selejtezők során, mellyel az arany csoport 53. helyén zárta a versenyt. A lányok versenyében Virág Zsófi egyenletes teljesítményt nyújtva végig a mezőny első felében vitorlázott, s csupán egyetlen helyezéssel maradt le a legjobb 59 lányt számláló arany csoporttól. Végül az ezüst csoport második helyén végzett a 118 főt számláló női mezőnyben. Takács Leventének sikerült a legkevésbé a kontinensviadal, ő a 127. helyezést szerezte meg, ami korcsoportos 41. helyet jelent számára, ám neki is volt kiemelkedő futameredménye,

amikor is a negyedik helyen ért célba, ami biztató a jövőre nézve.

Az igen népes fiúmezőny élén a német Stein Maximilian végzett, míg Benji mögött a bronzérmes a horvát Plenkovics Bartul szerezte meg. A női Európa-bajnoki cím boldog tulajdonosa a lengyel Piasecka Sara Natasza lett, akit a finn Toroi Sofia és a horvát Kacan Antonela követett a dobogón.

Az U16 kategória győzelmét Benji 29 pontos előnnyel szerezte meg a svájci Sebastien Schneiter előtt, aki az összesített lista hatodik helyezettje lett.

Benjiért tavaly még Optimistben izgulhattunk az Európa-bajnokságon, s akkori sikerét követően még nem gondolhattuk, hogy alig egy év elteltével újabb Európa-bajnoki ezüsttel és egy arannyal gazdagítja gyűjteményét egy másik, számára még új hajóosztályban.

E.B.

Majthényi Zsombor Emlékverseny, Agárd

Augusztus első hétvégéjén zajlott Agárdon a serdülő és ifjúsági hajóosztályok ranglista-versenye, mely az 1999-ben edzés közben elhunyt neves, sokunk által szeretett edző, Majthényi Zsombor emlékének tiszteleg.

A három nap során változó szélviszonyok között hét futamot bonyolítottak le, melynek során a szokottnál több óvást adtak be, ami valószínűleg már a bajnokság előtti feszültség növekedésének tudható be. Gyenge, változó irányú széllel, majd egy kiadós viharral vette kezdetét a regatta, ennek következtében az első napon csak egyetlen érvényes futamra kerülhetett sor, s a rendezőség a partra menekítette a fiatalokat. A következő két napon azonban további hat sikeres futamot bonyolítottak változó erejű, és az agárdi szélviszonyoknak

megfelelően forgolódo, meglehetősen trükkös szélben. Ezúttal is az optimisteknek gyűlt össze a legnépesebb mezőny: a legfiatalabbaknál 76 versenyző állt rajthoz, s legered-



ményesebbnek Gyapjas Balázs bizonyult, aki a nemrég EB-bronzérmes szerzett Péch Lórit és testvérét, Gyapjas Zsombit utasította maga mögé. A cadetosoknál Bagyó Áron és Polgár Lukács kettőse szerezte meg az aranyérmes,

míg a 420-as mezőny élén Takácsy Kristóf és Takácsy Levi végzett. A Laser Radial versenyén ezúttal a felnőtt korosztály képviselői is rajthoz állhattak, akik közül Matis Klaudia bizonyult a legsikeresebbnek, s végzett az összesített lista élén. A második helyezést, és egyben az ifjúsági győzelmet Maróti Zsófi szerezte meg, míg Laser 4.7-ben Huszka Matyi végzett az élen a múlt héten Európa-bajnoki aranyat és ezüstöt szerzett Vadnai Benji előtt.

A háromnapos regatta jó felkészülési és te-repszemlézési lehetőség volt a fiatalok számára a két hét múlva Agárdon kezdődő ifjúsági és serdülő bajnokságra.

Eredmények:

http://www.ykase.hu/doksik/majthenyi_zsombor_emlekverseny_2010_eredmeny_f7.pdf

E.B.

Skandia Sail for Gold Cup – Weymouth

Augusztus 9-14. között, a 2012-es vitorlás ötkarikás játékok helyszínén, az angliai Weymouthban zajlott az olimpiai és paralimpiai osztályok világkupa versenysorozatának ez évi utolsó regattája, a Skandia Sail for Gold Cup.

A regatta nagyszerű lehetőség – azon túl, hogy a résztvevők gyarapítani tudják világkupa-pontjaik számát –, hogy a versenyzők feltérképezzék a helyi szél-, áramlási és időjárás viszonyokat, hogy minél felkészültebbek lehessenek a helyi viszonyokkal kapcsolatban az olimpia előtt. Ennek is köszönhető, hogy 840 versenyző, köztük számos világklasszis vitorlázó adta le nevezését 13 hajóosztályban, hogy megmérkőzhessen a legjobbaknak járó díjakért. Hazánkat három egység képviselte. A 180 főből álló Laser Standard mezőnyben Berecz Zsombor, a 60 hajót számláló férfi 470-eseknél Sallai Gábor és Perjés Bálint, míg női szőrfben Detre Dia állt rajthoz a majd egyhetes viadalon.

A háromnapos selejtező futamok során változó időjárás, ám végig remek szélviszonyok fogadták a versenyzőket. A napsütéstől az esős, borongós, kellemetlen angliai időjárásig minden fellelhető volt a repertoárban, s a szélviszonyok is ennek megfelelően meglehetősen változatosan alakultak. Férfi Laser Standard osztályban a selejtezők három csoportra osztva zajlottak, ahol Zsombi gyengébb kezdést követően végig az első harmadban vitorlázott, sőt egy nyolcadik helyezést is begyűjtött, így a 46. helyen zárta a kvalifikációs szériát, s jutott be a legjobb 60 hajót felsorakoztató arany csoportba, ahol azonban néhány helyet hátrébb csúszott, s az 52. helyen fejezte be a regattát. Sallai Gábor és Perjés Bálint, 470-es kettősünk csupán néhány hellyel maradt le a legjobbaktól, s selejtezőket követő 35. helyezéssel az ezüst csoportban folytathatta a versengést. A döntő négy futamán azonban nem a várakozásnak megfelelően versenyeztek, s hátrébb csúsztak csoportjuk 14. helyezéseiig, mely a 44. helyet jelentette számukra az összesített listán. Detre Dia a 35. helyen zárta a tízfutamos regattát az 50 fős női RSX mezőnyben, akik végig egy csoportban versenyeztek.

Az utolsó napon már csupán a hajóosztályok legeredményesebb versenyzői, azaz az első tíz helyezett állt rajthoz a medal race futamon, melyet laserben a canadai David Wright nyert, ám az összetett győzelem az ausztrál Tom Slingsbyé lett, aki mögött a második helyezést az olimpiai bajnok Paul Goodison szerezte meg, míg a bronzérmet Michael Leigh vihette haza. A férfi 470-esek versenyét a francia Pierre Leboucher–Vincent Garos kettős szerezte meg az ausztrál Belcher–Page és az angol Patience–Bithell kettős előtt.

E. B.



Trofeo Simone Lombardi

Augusztus 13-15. között rendezték a Garda-tavon, Malcesine városában a Trofeo Simone Lombardi Optimist-versenyt, melyen 138 ifjú vitorlázó, köztük öt magyar optimistes állt rajthoz.

Hat selejtezőfutamot követően – melyben zömmel erős, élénk szelek fújtak, – arany és ezüst csoportra osztották az indulókat, ám a kedvezőtlen időjárás viszonyok miatt, amit eleinte a gyenge szél, majd az utolsó napon a túl erős jelentett, csupán egyetlen döntő futam került lebonyolításra a nők versenyében, míg a férfiaknál ez is meghiúsult, így a selejtezők végén kialakult



sorrend adta a világbajnokság eredményét is. Az egyetlen női döntős futamot az összesített lista 27. helyén állomásozó kínai Zhang Dongshuang nyerte meg az olimpiai aranyérmes,

ám azóta a match race világába vándorló Anna Tunnicliffe és honfitársa, a szintén amerikai Paige Railey előtt. A versenyt és az ezzel járó világbajnoki címet azonban a tavalyi év győztese, a finn Sari Mutala szerezte meg a holland Marit Bouwmeester és Paige Railey előtt. Karé Réka a selejtezők során nem került be a legjobb 57 versenyzőt felsorakoztató arany csoportba – bár sikerült az egyik futamon a kilen-

cedik helyen célba érnie –, így az ezüst csoportban folytatta a versenyzést, ahol a döntő egyetlen futamán csoportjának 14. helyén ért célba, s ezzel az ezüst csoport 36. helyezését szerezte meg. Nem csupán a nők versenyében sikerült a címvédés, a férfiaknál is a tavalyi győztes lengyel Rudawski Marcin végzett az élen honfitársa Zemke és az amerikai Kiss előtt.

E. B.



420 és 470 junior Európa-bajnokság

La Rochelle

A franciaországi La Rochelle városában zajlott a 420 és 470 hajóosztály junior Európa-bajnoksága augusztus 12-20. között, melyen hét 470-es és négy 420-as páros képviselte hazánkat, akik a versenyt megelőzően pár napot a helyszínen edzettek, hogy feltérképezzék a helyi szél- és áramlási viszonyokat.

A kontinensviadal, melyen a két hajóosztály junior versenyzői álltak rajt-hoz, 12-15 csomós nyugati szélben kezdődött meg, s nem csupán a szélfordulók, hanem a meglehetősen erős áramlás is nehezítette a versenyzők feladatát. A népes, 120 hajóból álló 420-as mezőnynek két nap alatt sikerült lebonyolítania a selejtező hat futamát, így a harmadik napot a versenyzők pihenéssel töltötték. Ezalatt a 86 indulót számláló 470-es mezőny csak négy futamot fejezett be, így a harmadik versenynapon rájuk még további két futam várt, hogy teljesítsék a selejtezőket. A kvalifikáció végeztével addigi teljesítményeik alapján a 420-as osztály versenyzőit arany, ezüst és bronz csoportra osztották, míg a 470-esek arany és ezüst csoportban folytathatták a versenyzést.

420-as kettőseink közül egyedül Grams Dominik és Doubravszky Bálint került be az arany csoportba az összesített lista 24. hely-



lyezését megszerezve, ami azért is dicséretre méltó eredmény, mivel Dominik végig lázas betegen, antibiotikumot szedve versenyzett. Péch Fanni és Héjji Eszter gyengébb kezdést követően a selejtezők utolsó két futamán már kiválóan versenyzett, s egy 11. és 7. helyezést megszerezve lépett előrébb az 56. helyezésig, ám így is csak az ezüst csoportban folytathatták a versenyzést Gráfel Vincével és Weidinger Györggyel, valamint Földesi Péterrel és Borsos Dániellel. Gráfelék eredményeit az első napon törölték, mivel partra érkezés után nem regisztrálták beérkezésüket, s másnap hiába vitorláztak a mezőny elejében s értek el egy 10. és egy 3. helyezést, az összesítésben ugyan sokat léptek előrébb, de első napi botlásuk következtében lemaradtak a legjobb 40 egységet számláló csoportról. A döntő tervezett kilenc futamából csak hatot, az arany csoportnak pedig nyolcat sikerült lebonyolítani, melynek során Dominikék visszac�súztak az összesített lista 38. helyezéséig, ám az ezüst csoportban Gráfelék felküzdöttek

magukat az 51. helyre, s az utolsó futamon másodikként szeltek át a célvonalat. Földesiek a 69., míg Péch Fanniék a 71. helyen végeztek a 120 egységből álló mezőnyben.

470-ben is csupán egyetlen párosunk verekedte be magát a selejtezők során a legjobbak közé, s Szigethi Botond és Bárdos Mihály folytathatta a döntő futamokat az arany csoportban. Szigethiek végül a 36. helyen zárták az Európa-bajnokságot, míg az ezüst csoportban Györffyék a harmadik helyen végeztek, ami az összesített lista 46. helyét jelentette számukra. Várad Imi-Serke Áron több korai rajtot is begyűjtve az 58., Gond Gergő és Szellem Balázs az 59., Vígh Réka és Szabó Kinga a 79., Vígh Tamó és Kovács Máté a 82., míg Sipos Orsi és Zsófi a 84. helyen zárta az egyhetes kontinensviadalt, melynek győzelmét 11 futamgyőzelemmel, s csupán egyetlen második helyezéssel, 50 pont előnnyel!!!! a francia Bouvet Sofian-Mion Jeremie szerezte meg.

E.B.

bond
PÉNSZÉK-ÉRTÉKFORGALMI ZRT.

**NELSON
HAJÓLÍZING**

BOND Pénz- és Értékforgalmi Zrt.
8000 Székesfehérvár, Mártírok útja 78.
Telefon: (22)512 142
e-mail: info@bondrt.hu

Tapasztalatszere

Lassan egy évtizede irkálók mindenféle hajóról bemutató anyagot, de hogy tesztelném őket, azt sohasem állítottam. A gyártók ritkán teszik lehetővé, hogy az újságíró annyi időt tölthessen egy hajó üzemszerű használatával, ami kellő információt nyújtana az objektív értékeléshez, de a zsurnaliszták többsége sem rendelkezik azzal a technikai tudással, olyan normarendszerrel, amely viszonyítási alapot nyújtana a minősítéshez.

Nem véletlen, hogy csak az igazán komoly hátteret biztosító szaklapok mernek tesztelni, mely során a normarendszerbe illeszhető adatgyűjtés és az egységes feldolgozás eredményeire támaszkodva alkotnak véleményt egy adott modell tulajdonságairól.

Ezúttal azonban valódi tesztek fogunk megjelentetni olyan felkészült skipperek tapasztalatai alapján, akik a hajókat minden időjárás körülménynek alávetették és olyan mértékben átlátják annak legtitkosabb tulajdonságait, mint egy valódi tulajdonos. Hogyan? Úgy, hogy valódi

tulajdonosokat kérünk fel hajóik bemutatására, tesztelésére. Természetesen némi módszertani útmutatással segítjük a munkát, hogy az olvasók ne a gyártó napsütötte prospektusából, vagy a magazinok csábító bemutatóin át ismerkedhessenek meg egy-egy hűn áhított modellel.

A beérkezett anyagokat a Portálon olvashatjátok, kommentelhetitek, tölthettek fel linkeket, de kapcsolatba is léphettek a tulajdonossal, sőt alakíthatok egy-egy hajó köré szerveződő közösséget is! Ehhez minden technikai segítséget megadunk.

G.A.

- A hajó típusa, főbb paraméterei + fotók
- A tesztelt hajó neve, előtörténete
- Hogyan került a tulajdonosához, miért ezt választotta?
- Mutassuk be kívül-belül!
- Milyen gyári és milyen DIY (csináld magad) extrákat építettek be?
- Bizonyára már minden időben hajóztatok. Mit tapasztaltatok?
- Motorhasználat, kikötői manőverképesség.
- Élet a hajón kikötőben, horgonyon (állommagasságok, ülő, fekvő és napozóhelyek bemutatása, tartályok, melegvíz, áramvétel, hűtő... stb.)
- Tipikus meghibásodások története
- Szerviz-tapasztalatok
- Kinek ajánljuk és kinek nem?
- Ha új hajót vennél, mit választanál?



TÍPUS: NAVALIA REGINA 30

A Papa Akarattya

Osztályelőírás szerinti méretek:

L.ü.A.: 8,60 m + 0,50 m • **P (H):** 10,150 m • **E (B):** 3,50 m • **I:** 9,50 m • **J:** 2,85 m
X: 0,85 m • **Spl:** 2,85 m + 0,05 m • **SL:** 9,60 m • **SMW:** 5,60 m • **SF:** 5,55 m
Ht: P+X= 11,00

A tesztet – terjedelmi okok miatt – rövidítve közöljük, a teljes beszámolót Portálunkon olvashatjátok: www.porthole.hu

Az első Regina, amivel kb. 10 évig Tormási Gyuri barátommal, gyerekeinkkel, lányaimmal közösen vitorláztunk, a Rax 535 ZephyrosIII. volt. Ezekben az években a szezon minden versenyén részt vettünk. Ezek után nem volt kérdéses, hogy saját családi hajómnak is ilyet válasszak.

A jelenlegi Akarattya nevű (Rax796) Navalia Regina 30-at egyéves korában vettem, 2002-ben. Szerencsére még nem volt hivatalos neve, így a család döntött. Először a lányaim a Papa Akarattya nevet akarták, amiből maradt feliratként az Akarattya, mivel ott lakom. Ha pedig elmegyek a hajóval máshová, akkor is Akarattyan vagyok. Azóta minden évben részt vettem vele a Kékszalagokon, bajnokságokon, sok-sok versenyen. Nagy eredményeket korábban és ekkor sem értünk el – ma már talán tudjuk, miért... Az építés az előző gazda igényei alapján Dobó Pali munkája, az új bulbás kíl a BME tervezőjének a műve. Az eredeti finn kíllel (1,7 m merüléssel) élesebb a hajó, és jobban is megy. A rigg, a futókötélzet és a veretek ugyanúgy az eredetinek és az



osztályelőírásnak megfelelőek. A felső héj ennél a típusnál a belső állómagasság miatt 10 cm-rel magasabb. A hajót eredetileg kis külmotorral vettem, amit a versenyeken be kellett vennünk, s ez – mint tudjuk – elég macerás. Emiatt a cockpit alatti középső részbe 2006-ban bekerült egy egyhengeres használt Yanmar, kéttollú, összecukódó propellerrel. A hajóra az előírt korlátot nem használjuk, mert akadályoz – csak egy kicsi orrkorlát és a kényelmet szolgáló farkkorlát van a hajón. A falok, reff, alba a stopperekbe fut a kabintetőre, a többi kötél spibumm fel/le, alsóél, dirk és a cunningham klemmekbe fut a tetőn elhelyezett hídra. Minden kezelhető így a cockpitból. A 11 méteres árboc hátranyilazott szálinggal, 7/8-os merev stágolással bír. Az eredeti merev műanyag profilvorstagot a kényelmesebb fockrolleres profilvorstagra cseréltem. Az achterstagot mindkét oldalon lehet feszíteni violinos csigasorral. A nagyvitorla triadiál szabású, egy reffsorral 22,5 m². A génuva betekerhető triadiál szabású, 20,5 m², a shottok nagy fékes csörlőn húzhatók be, leginkább csak kurblival. Van egy ún. viharfock is (11 m²), ezt igen ritkán használjuk versenyen, de családi vitorlázáshoz kényelmes. Megemlíteném még a hagyományos spinnaker, amit rendszeresen a fedél nélküli horgonykamrából húzunk fel, és oda is húzzuk vissza. Használjuk még a spischothoz kapcsolódó hugót is. A spibummot a bummon, túránál az árbocra felhúva tároljuk. Amúgy ez a „gödör” kiválóan alkalmas és biztonságos hely az elől dolgozó Mannschaftnak. Korábban voltak kísérletek más bőszeles vitorlák osztályengedélyezéséhez, de – amit az idő is igazolt – a kormányosi értekezletek sorozatosan elvetették az ilyen javaslatokat. Az orrkabin egyszerű: két főnek kényelmes fekhelyet nyújt, és még a cuccok is elférnek a polcokon. Az ablaka jól átszellőzteti a teret. A „szalon” a hajó méretének megfelelően

egyben konyha is, tárolópolcokkal, mosogatóval, jó teljesítményű hűtővel (Fridzsider-kupa részvételi lehetőség!), és főzőeszközzel. A másik oldalon egy szűk duplaágygá alakítható körülülhető asztalt kerülgethetünk az orrkabin felé menet. Itt találjuk a jól áttekinthető műszerfalat is, hátul pedig a két kényelmes egyfekhelyes (fiatalok ketten is elfértek), ajtó nélküli achterkabint. Igazán csak a versenyek idején lakunk a hajóban, ezért a felszerelés elég puritán, mondhatnám day-saileres. A hajón különleges gyári extra nincs, kivéve a nyitható, szűnyoghálós kabinablakot. A sebesség- és mélységmérő alapműszer mellé beszereltem egy szélességmérőt is a VMG és a felső széljelző figyelése okán keletkező nyakficamodás elkerülésére. Családós vitorlázáshoz van egy autopilot is, ami azonban csak kb. 12 csomós szélíg bírja. Na és megoldottam még a cockpit közepén a csa-



ládának útban levő munkapad gyors kiszerelhetőségét kényelmes túracockpit kialakításához. Ehhez tartozik még az ún. túraszem is: a grósz hátsó sarkánál bekerült egy kb. 20 cm hátsóél-rövidítő szem, ami a lelógó fejbeverős bummot megemeli a túrázásnál. A cockpitba tettem még egy extra 12 V-os duguljat, a GPS és a külső lámpa használatához.

A hajóval gyakorlatilag mindenfajta időben vitorlázunk. Gyenge szélben jól megy és elég éles, hála a túlvitorlázottságnak. Amint megerősödik a szél, a kezelés ne-

hezedik, nőnek az erők a csőrőlőkön és a kormányon is. A kormányerő nagyon függ az árbocotlapi pozíciótól és a rake-től. Magyarul, ha nem schottol időben a legény, akkor durván kitör. Jobb tehát reffelni a 16 csomó feletti szelektben. De a génua ekkor is dolgozik, dönti a hajót rendesen. A grosz első élét és alsó élét keményen feszíteni kell, az achterrel görbíteni az árbocot. Ami azt illeti, elég melós ilyenkor a helyzet. A spízés összeszokott csapatmunkát igényel a kormányos és a spimen között erősebb szélben. A spinnakert erősebb hátszélben már nem lehet a fékes hátsó csiga ellenére sem kézzel kezelni. Elég veszélyes a dolog a hátulról jövő kifordító hullámok miatt, ezért 25 csomó felett már nem próbálkozunk.

A Regina a külmotorral nehezen kezelhető, és ezen még a spoiler sem segít.

A megbízható belmotor pöccre indul, jól húzott hazafelé még az idei szezonnyitó 35-40 csomós ellenszélben is. A Regina amúgy is jolleként kormányozható, a kikötőben motorral is. A hátrafelé beállítás már a nyíló-záró propeller miatt gyakorlatot igényel.

Az Akarattya 2002 óta áll a BFYC kőmólós részén, ahol a szomszédokból kialakult társaság jó hangulatot csinál: még akkor is segítenek kikötni, ha nincs rá szükség. Nem vagyunk ún. kikötőlakók, de a társasági összejövetel miatt gyakran alszunk a hajón – mindenkinek jut kényelmes fekhely. A reggeli kávé 220-ról csinálom egy vízfórralóval, de a múltkor a lecsófőzőket is elkápráztattam a hajóra termett lapos indukciós főzővel. Két 98 Ah-ás akkumulátor inverterrel, vagy 12 V-ról direkt is elviszi a laptopot, így internet is van a windguruhoz. Melegvíz nincs, helyette ott a Balaton, meg a marinai szolgáltatás a mosakodáshoz. Most szereztem egy olcsó napernyőt, amit bedugok a cockpitasztal



Béreljen hajót a Balatonon! **PANNON**
YACHT CHARTER

Már bruttó 48 000 Ft-tól kezdődik a kölcsönzés!
Akkor is BAHART fokozottan!

Új Bavaria 32 Cruiser vitorlás hajók



Érőforrás!- és last minute kedvezmények!
www.pannon-yacht-charter.hu

További információk érdeklődés:
www.pannon-yacht-charter.hu
+36 30 222 88 77

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

tartócsövembe, így 2-es szélíg prima árnyékolóm is van.

A hajónak különösebb meghibásodása nemigen volt, ami köszönhető a rendszeres házilagos karbantartásnak és a nyári (napvédelem, napi javítások azonnali elvégzése) és téli (ponyvázás, árbockivétel stb.) gondos kezelésnek. Egyetlen komoly tervezési hiba jelentkezett, mégpedig a hátsó rekeszek fedelélül szolgáló padokat a dőlés miatt elég kifelé lejtésre terveztek. Ez azt jelenti, hogy nagy felhőszakadásban, vagy nagyon esős időben dőlve a rekeszek melletti lefolyóvíz nem nyeli el a vizet és ezek a rekeszek beáznak. Ezeket a fedeleket teljesen leszigeteltem, hogy a víz ne jusson be a kabin-bilgébe sem.

Tekintettel arra, hogy a gyártó cég új kezekben, más profilokkal működik, gyakorlatilag szervizről nemigen beszélhetünk, ennek ellenére Dobó Pali tanácsokkal és gyártói adatokkal, információval rendelkezésre áll.

Ajánlom ezt a hajót sportos vitorlázóknak, túrahajós versenyvitorlázós társaságoknak, fiataloknak, fiatalos kihívást kedvelő csapatoknak. Bár a hajó kiválasztása szubjektív dolog, de a mai napig nem bántam meg, hogy a Balatonra igazán alkalmas hajótípust választottam, amelyen, remélem, még az unokáimmal is vitorlázni fogok. A Regina típusú hajó (vitorlák) kezelése komoly tudást és fizikai erőt igényel, ezért kisgyermekes családi vitorlázóknak, kezdőknek, időseknek nem igazán ideális.

Ránky Péter, RAX 796

PRÓBÁLKOZNI ÉR

Rekordkísérlet

A Kenese–Keszthely sebességi csúcs megdöntése minden viszonylag gyors hajóval és kellő önbizalommal rendelkező vitorlázó számára izgató kihívás. A Kékszalaggal ellentétben gyakorlatilag bármikor lefutható, ha az időjárási körülmények ezt lehetővé teszik. Mi egy Dragonfly 28 Sport típusú kajütös túratrimarán teljesítményében bízva vágtunk neki a távnak.

Vérmes reményeinket táplálta a beérkező front stabilnak ígérkező ÉNY-i szele és a hajó azon tulajdonsága, hogy stabilan képes 10 csomó feletti sebességre. A meglévő rekord legyőzéséhez még egy jó futó, és 4 óra 10 percen belüli korrigálatlan idő, tehát a 40 tengeri mérföldes táv 10 csomó feletti átlagsebessége kellett. Szombaton 9:17-kor pecsételték a kenesei MÁV időt, futás, indulás friss 4-es szélben, egy óra múlva már át is értünk a csövön és bányadt 2-es max. 3-as szél Badacsonyig, 6-8 csomós „vánszorgással”. A Szigligeti-öbölben már fűtyül, de kevés a boldogsághoz. 14:07 kor érünk Keszthelyre, 40 perccel lekésve a „csatlakozást”. Sebaj, a szél keményedik, indulás vissza! MÁV pecsétel, futunk, ha 18:30-ra beérünk Kenesére, akkor megvan a rekord. A Keszthelyi-öbölből teljes taklival, reacherrel sóprünk ki, a csücsöknél ráfordulunk az irányra, fockra váltunk, és lereffelünk egyet, majd a másodikra is rákényszerülünk, mert ez már a Szigligeti-öböl. Szélerő stabilan 30 csomó felett, és képtelenek vagyunk Badacsony alá ejteni, mert az alsó lábunk lefúr, a keresztartó fékez, a kormány meg nem éri el a vizet! A szigligeti hegy takarásában a hullámmentes vízen végül csak leerőltetjük valahogy, és a nád mellett horgászcsöveket kerülgetve kibújunk Badacsony takarásából. Alig használtunk el egy órát, mégsem vagyunk boldogok, mert a szél tovább erősödik, 40 csomó felett dupla reffel, lobogó vászonnal még a révfülöpi kiszögellés alá sem tudunk beejteni. Lekapjuk a grószit, így tudunk irányra menni, de csak 7-9 csomóval, ami nem rossz, de kevés a rekordhoz. Valamennyit felhúzzunk a vitorlából, de a hátsó élt nem tudjuk feszíteni, emiatt nem sokat ér, de így azért 10-12 csomóval tudunk haladni a jó irányban. Ha kicsit gyengül, rántjuk fel, ha bedurvul, le, nagyon szenvedősen, de beérünk a csöbe 17:30-ra! Ha irányba tudnánk 12 csomós átlagot menni, akkor sikerülhet (reggel ugyanezt a

szakaszt kisebb szélben 14-16 csomóval nyomtuk le). Alsóórs vonaláig bírjuk az irányt, a sebesség is rendben, amikor a szél megint elszabadul, és számunkra a lobogtatós életmentő üzemmód marad az egyetlen alternatíva, természetesen rossz irányban, fel az északi partra. Okos enged... Lekapjuk a grószit, ráéjtünk az irányra, hogy 19:00-kor kiköt-hessünk Kenesén, 30 perccel kikésva a vágyott limitet. Végül is kevesebb, mint 10 óra alatt körbevitorláztuk a Balatont, jól kifáradtunk, eláztunk, kifagyunk, de azzal vigasztaltuk magunkat, hogy legalább az árvaszúnyogok támadását sikerült elkerülnünk.



A kísérlet kudarca nem kedvetlenítette el a csapatot, hiszen annak a ténynek a tükrében, hogy megfelelő erejű és irányú szélben közel 20 csomós sebességre képes a hajó, realitásnak tűnt a 10 csomós átlag teljesítése. Azt már tudtuk, hogy



a túl gyenge, illetve a 25 csomó feletti szelek nem teszik lehetővé a stabil 4 órás futást, ezért az újabb próbálkozásunkat egy gyengébb augusztus eleji hidegfront szelére időzítettük. Az előrejelzések egybehangzóan azt jelezték, hogy reggel 6 és délután 3 óra között 10-20 csomó közötti, stabil É-ÉNY-i szél várható. Reggel 7-kor már ki is kötöttünk a kenesei közforgalmú móló déli oldalán az ott szorgoskodó horgászklubonmenny nagy-nagy bánatára. Miután tisztáztuk, hogy nem fizetünk kártérítést a „méregdrága” etetőanyag kárbaveszte miatt, végre nekilendültünk harmadik próbálkozásunknak. A távot négy egyenlő 10 mérföldes szakaszra bontottuk, hogy a résztávok sebességéből következtethessünk a kísérlet várható kimenetelére. Az első szakaszon több mint fél órát veszítettünk virtuális ellenfelünkkel, az órával szemben. Gyors döntés: a szél kevés, hazamegyünk! Tíz óra körül értünk vissza Kenesére, amikor a szél felerősödött, így felcsillant a remény egy újabb kísérletre. MÁV-pecsétel, futás, gyorsan eltávolodunk a parttól és teljes taklival reacherrel süvítünk Tihany felé. A csöben 18 csomóval repesztünk át az éppen edzésüket tartó Byte-os fiatalok mellett, kellemes előnnyel belevágva a második szakaszba. A szél kitart, az előnyünk stabil, a harmadik óra végén már a Szigligeti-öbölben próbáljuk tartani a győroki csücsök magasságát. Több mint negyedóra tartalékunk van a hátralévő mérföldek megtételéhez, amikor a szél

ráerősít, nyugatosodik, és csúnyán lekényszerít bennünket a déli partra. Fockra cserélünk, amivel fel tudunk menni a keszthelyi „lee line”-ra, de csak 7 csomóval haladunk, ami kevés a boldogsághoz. Az enyhülésekben visszarántjuk a reachert, de csak annyit érünk el vele, hogy valamelyik ráfújásban a stopperben elszakad a 8-as dynema. A keszthelyi mólót talán két perccel később le, de mindegy, mert még el kéne futni az állomásig... szóval most sem jött össze.



A Porthole kocsmatesztjében nagyon dicsérték a bűfésor víz felőli első egységét, odaülünk tehát, és megesszük életünk legfinomabb csülkét. Nehezen szánjuk rá magunkat az indulásra, pedig kellemes a szél, végül öt óra körül nekivágunk. Most is pecsételünk, hátha! Ez az 5. próbálkozásunk. Három és fél óra alatt érünk Földvárra, ahol a leálló szlet az árvaszűnyogok váltják. Kis pihenő a Szpariban, majd hipp-hopp, reggel ötre haza is értünk...

Következő kísérlet? Talán szeptemberben. **G.A.**



Illemtanoda

Ritka szép pillanatot sikerült lencsevégre kapnunk!

A 22-es deckjén sütkérező sporttárs talán épp azon elmélkedik, hogy mily értelmetlen döntés volt a motorosok kiltítása a Balatonról...

A propelleres úriember, megszánya felhevült testű embertársát, némi farhullámos lemosással próbálja enyhíteni a hőség kínjait.

A merev napszemcsis előretekintet senkit ne tévesszen meg!

Hősünk igenis törődő figyelemmel közelített a vitorláshoz, nem is zúzta le az oldalát.

Gondolom, barátságuk örök és megbonthatatlan maradt.

G.A.

KÉPZÉSI REND

vizsgakérdés

Nagy örömmel fogadnék egy olyan cikket, amely a különböző vitorlás engedélyek közötti különbségeket foglalja össze. Mi kell ahhoz, hogy valaki a Balatonon, az Adrián vagy esetleg az óceánon vitorlázzon? Hogyan zajlik egy vizsga, ad-e ez elegendő rutint, mekkora hajó vezethető egy adott engedéllyel? Egy horvát tengeri engedéllyel vitorlázhathat-e a Balatonon?

E kérdéseket Huszák Árpád olvasónk tette fel, mi pedig a közszolgálat jegyében igyekszünk is kimerítő választ adni, **Wolf Diána** jóvoltából.

A hajós tanfolyamok és megszerezhető jogosítványok összegzésekor az alapvető különbséget elsőre a területi hatályban találjuk, hiszen a belvízre vonatkozó jogosítvány megszerzése még nem ad szabad utat a tengerre, és akinek tengeri papírja van, az még nem biztos, hogy hajózhat a Balatonon...

A magyar Hajózási Szabályzat rendelkezései szerint annak, aki önállóan szeretne hajót vezetni a magyar belvizeken, első lépésként a kedvtelési célú kiscgéphajó- illetve vitorlás kishajó-vezetői képesítést

kell megszereznie. Ez a jogosítvány érvényes azon vitorlás- és kiscgéphajókra, amelyek teshossza nem nagyobb, mint 20 méter és befogadóképessége 12 főben limitált, teljesítménykorlátozás nélkül. A jogosítvány megszerzésének alapfeltétele a betöltött 18. életév, az orvosi alkalmassági igazolás, valamint hajóvezetői képzés elvégzése bármely magyarországi, Nemzeti Közlekedési Hatóság által akkreditált képzőszervnél. A tanfolyamok tematikájuk szerint széles spektrumon mozognak, a kínálatban található olyat, amely hosszan elnyújtva (időt engedve az ismeretanyag feldolgozásának) hónapokig tart, heti 1-2 elméleti oktatással, amelyet a gyakorlati órák/napok követnek, és választhatjuk a másik módszert, az egyhetes vagy tíznapos intenzív képzést, amelyben a tanulók, kiszakadva a hétköznapiakból, egyszerre kapják az elméleti és a gyakorlati ismereteket. A vége azonban ugyanaz, bármely utat is választjuk: az NKH szigorú vizsgabiztosai előtt kell a vizsgázóknak számot adniuk a tudásukról elméletben, írásban és szóban, valamint kint a vízen a gyakorlatban.

A belvízi papír megszerzése után, amely feljogosítja a hajóst arra, hogy kalandozzon Európa minden folyóján, taván és csatornáján, jöhet a tengeri képzés. A nemzetközi vizekre érvényes skipper certificate tengeri távolságtól függően négy szinten szerezhető meg. Az első, a IV. osztályú

képzés (day skipper certificate) a parttól számított 3 tengeri mérföldre ad jogosítványt, azaz kifejezetten a partközeli vagy szigetek közötti kirándulásokhoz elegendő. A III. (coastal skipper certificate) osztályú tengeri kishajóvezetői képzés és papír már 12 tengeri mérföldre vonatkozik, míg a II. osztályú (offshore skipper certificate) a parttól számított 200 tengeri mérföldön belül elfogadott. A képzések minden szinten elméleti és gyakorlati oktatásból állnak, természetesen a végén hatósági vizsgával.

Az óceánok átszeléséhez az I. osztályú, korlátlan minősítés szükséges, (Ocean going Master Certificate) amelyet már a hajósok önmaguk, a megtett tengeri távolságok igazolásával szereznek meg.

A tengeri hajózáshoz szükséges még a vonatkozó rádiós vizsgák, képesítések megszerzése is.

A tengeri kedvtelési célú hajóvezetői képzések másik alternatívája az úgynevezett „horvát B és C tengeri jogosítvány” amelyet a horvát hatóságok előtt letett vizsga útján lehet megszerezni. A „B” típusúval a horvát felségvizeken 3 tengeri mérföldre távolodhatunk el a partoktól a maximum 30 bruttó tonna összsúlyú, 11 utas szállítására vizsgáztatott hajókkal. (Ugyanakkor ezt a képesítést jellemzően elfogadják az olasz

és a görög hatóságok is). A tanfolyamok általában egyhetes hajóutak, és a résztvevők itt sajátítják el a szükséges elméleti és gyakorlati tudást. Fontos szempont, hogy a jogosítvány már VHF képesítést is magában foglal. A „C” típusú papír ugyanebben a kategóriában korlátlan eltávolodási távolságra jogosít fel és munkát is vállalhatunk vele.

Addig, amíg a fenti osztályos rendszerű tematikában a vizsgára jelentkezés alapfeltétele a belvízi jogosítvány megléte, a horvát rendszerben ezt nem kérik, viszont maga a jogosítvány belvízen nem elfogadható, azaz pl. a Balatonon, hiába a tudás, a tapasztalat, nem érvényes.

Az áttekintés pusztán arra vonatkozik, hogy milyen rendszerekben lehet a hivatalos engedélyeket beszerezni, ha megvan a döntés – amely nyilvánvalóan függ attól, hogy ki mire szeretné a jogosítványát használni, milyen vizeken szeretne hajózni – már csak az a feladat, hogy a rengeteg iskola közül kiválasszuk a számunkra megfelelőt.

Ehhez a választáshoz szeretnénk a Porthole Klub tagjainak a BFYC Kereskedelmi és Oktatási Központ nevében segítséget nyújtani azzal, hogy belvízi képzéseink árából 8% kedvezményt biztosítunk

(www.hajosoktatas.hu).

TÁVMÉRŐ A MELLÉNYZSEBBEN

Mennyi az annyi?

Egyáltalán nem reprezentatív felmérést végeztünk, amely mindenki számára meglepő végeredményt hozott. A témája a távolságok vizen való megbecslése volt, amelyet a ma már mindennapinak számító GPS-készülékkel és az interneten könnyen hozzáférhető Google Föld (Earth) program távolságmérés szolgáltatásával ellenőriztünk.

A felmérés elvégzése rendkívül egyszerű, bárki bármikor egyedül is végre tudja hajtani. Kint a vizen, a Balaton különböző pontjain, a keleti vagy nyugati medencében, az északi vagy déli part előtt egyaránt, a parttól különböző távolságokra megállva, a szemünkre bízva megbecsüljük távolságunkat a parttól. Feljegyezzük a becsült adatot, majd rögzítjük a helyzetünk GPS-koordinátáit. Ezek után a fent említett programban az általunk felvett GPS-koordinátákra felviszünk egy „új helyjelzőt”, majd a „vonalzóval” a tetszés szerinti mértékegységben lemérjük a távolságot a tartózkodási helyünk és az onnan általunk viszonyítási alapként nézett partszakasz között. Ezek után nincs más dolgunk, mint összehasonlítani a becsült és a mért(nek tekintett) távolságok közötti eltérést.

Különböző méréseinknél átlagosan mindössze tízből egy becslés tért el 10 százalékon belül a valóstól, ám a legtöbb esetben többszörös(!) volt a különbség. A legnagyobb tévedés egy kissé tagolt északi parti részen a becsült kb. 2 km helyett csupán kb. 350 m volt! A legtöbb esetben távolabbinak becsülték a helyzetet a ténylegesnél. Az igazán meglepő azonban az volt, hogy a becslések pontatlansága független volt a helyszíntől, a napszaktól, az időjárástól, de még a személytől, illetve annak tapasztaltságától is.

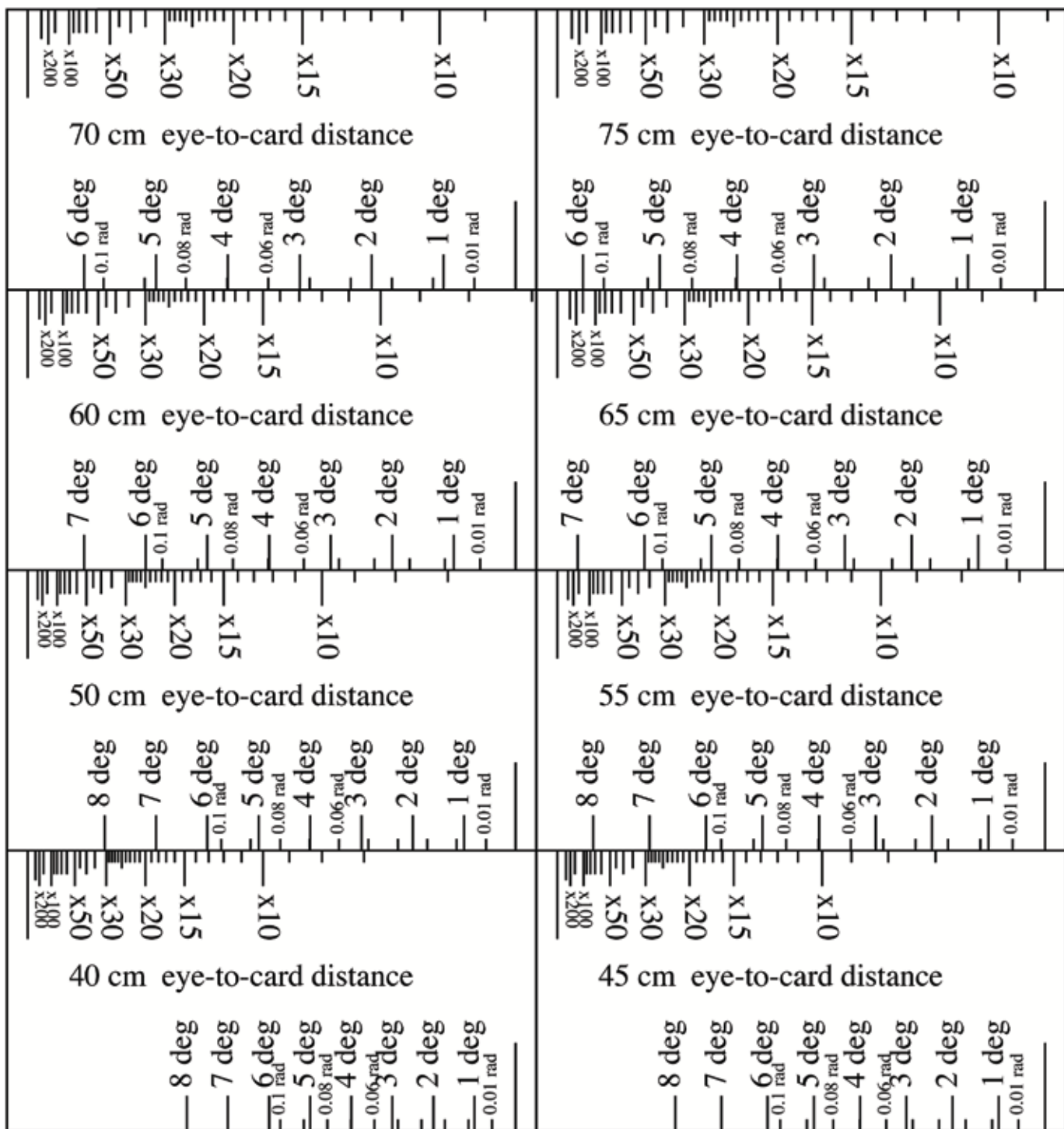
A távolságbecslés igen fontos dolog, amit a mai, digitális ketyeréktől zümmögő világunkban méltánytalanul elfeledünk. Akár egy túrán, akár egy manővernél, akár egy esetleges segélykérésnél azonnal létfontosságúvá válhat. Ezt a régebbi generációk még tanulták honvédelmi ismeretek címszó alatt, ám mára a múlt kódéba veszett.

A távolságbecslés segédeszközei akkor jók, ha gyors és egyszerű a használatuk. Az mindenki számára nyilvánvaló, hogy a testünket, bizonyos testrészeinket hossz mérésre is felhasználhatjuk, lásd hüvelyk, láb, öl, stb. (Ahogy a régi angolszász tanmese is mondja: „Három nő ül egy padon. Milyen széles a pad? 6 láb, 3 hüvely...”.) Az már kevésbé ismert, hogy a távolság- vagy szögmérést hogyan végezhetjük el. A gyakorlatban bevált módszerek közül a két legraktikusabbat mutatjuk be.

A kéz mindig kéznél van! A kezünk méreteinek, a távolságra vonatkozó szorzóknak, továbbá az általuk a látómezőből kitakart részeknek az összefüggései az alábbiak:

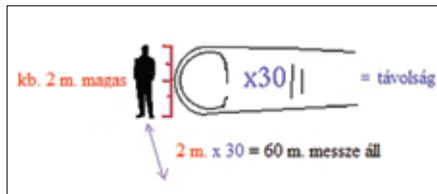
- **ököl** x 6 10°
- **hüvelykujj** x 30 2°
- **1/2 hüvelykujj** x 60 1°

Alkalmazásuk úgy történik, hogy kinyújtjuk a karunkat egyenesen magunk elé, majd a parton kinézünk mondjuk egy megtermettebb embert, aki legyen kb. 2 m magas. Ha a kinyújtott karunk végén vízszintesen elfordított hüvelykujjunk, tehát az ujjunk szélessége pont megegyezik az ember magasságával, akkor a távolságunk az embertől 2 m szorozva 30-cal, azaz kb. 60 m lesz. Ez esetben vagy már a déli part egyik homokpadján „nyaralunk” a kishajókkal, vagy még az északi part előtt



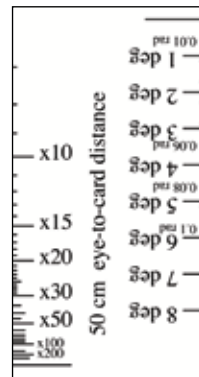
A kartávolságtól függő kártyavariációk

is a mielőbbi fordulást fontolgatjuk. Sokkal megnyugtatóbb, ha mondjuk egy tízemeletes vízparti szállodát takar el a hüvelykujjunk, hiszen egy emelet magasságát kb. 3 méterrel számolva a szálloda magassága kb. 30 m, és az attól való távolságunk 30 m szorozva 30-cal, azaz kb. 900 m lesz.



A skálán „x30”-ig ér

Figyelem!
Az alsó illesztési pont
nem a kártya alja,
hanem a legalsó,
az ún. „alap- vagy bázis-
vonal”!



A parton lévő viszonyítási
alap,
egy kb. 2 m magas ember,
aki a skálán a „x30” magas,
tehát 2 x 30 = kb. 60 m
távolságra van tőlünk.

A második megoldás egy kicsit pontosabb becslést tesz lehetővé. A pontos méretet úgy vesszük le, hogy kinyújtott karunkkal magunk elé tartunk egy lapot, majd lemérjük a lap és a szemünk közti távolságot. Aki tartósabbra, strapabíróbbra kívánja elkészíteni, az műanyag lapra is felragaszthatja és lelamináltathatja. Nagyon praktikus, mivel a mérete nagyjából megegyezik egy bankkártyáéval, így akár az

irattartóinkban, akár a pénztárcánkban elfér, és gyakorlatilag mindig nálunk lehet. A használata megegyezik az ököl vagy a hüvelykujj használatával. A karunkat egyenesen kinyújtva magunk elé tartjuk a karhosszúságunknak megfelelő kártyánkat, és a távolban kinézett viszonyítási pontot, személyt vagy tárgyat, helyesebben annak hozzávetőleges méretét besorozzuk az általa a skálán elfoglalt

méretével. A kártyánkat megfordítva szögmérésre is használhatjuk ugyanezzel a módszerrel, akár vízszintes, akár függőleges vetületben. Mindkét módszernél feltétlenül érdemes olyan viszonyítási alapokat kiválasztani, amiknek legalább nagyjából ismerjük a méreteit. Jó szórakozást kívánok mindenkinek szélcsendes időszakokra, vagy unalmas téli napokra!

Verseghy Ferenc

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...



Riporter kerestetik!



A napokban számvetést készítettünk, és örömmel állapítottuk meg, hogy a Porthole alig féléves története során a hat lapszám sűrűn teleírt oldalait több mint 70 szerző tette élvezetesen színessé, változatossá. Szeretnénk továbbhaladni a megkezdett úton, ezért is alakítottuk át a honlapunkat, hogy a sokkal frissebb portál-üzemmód lehetővé tegye a naprakész tájékoztatást, mind több aktív olvasó,

vitorlázó bevonásával. A Porthole Klub megalakításával elsősorban azon hajósoknak, vitorlázóknak szeretnénk a kedvében járni, akik méltányolják erőfeszítéseinket, akik tisztában vannak az alkotó közösség véleményformáló erejével. Ezért is fontos számunkra, hogy megosszátok gondolataitokat, beszámolókatok élményeitekről, elküldjétek javaslatokat! Várjuk írásaitokat honlapunkon (www.porthole.hu/bekuldes), kommentjeiteket a Facebookon (www.facebook.com/portholeportal), tweetjeiteket a Twitter-boxunkban. (#vitorlazes; #porthole) Aktív szerzőinket – mint munkatársainkat – személyre szóló klubkártyával ajándékozunk meg!

Igaz hajós történetek

Hóhér sztorija

Évekkel ezelőtt jutott eszembe, hogy csokorba kellene gyűjteni hajós történeteket. Ezeket én „igaz hajós történeteknek” neveztem el, mert a csuda tudja, hogy a valóságápolon túl mennyi színt, fűszert kaptak a továbbmesélések során. Jó lenne, ha mások is kapcsolódnának ehhez és hozzátennék a maguk történetét. Ez sok szempontból lehet jó. Azon túl, hogy szórakoztat, egy kicsit megőrizi hőseinek emlékét, ami egyáltalán nem baj. Ennek apropóján álljon itt az első történet. Én magam is csak hallottam.



A történet Siófokhoz kötődik. Didergős, ködös késő ősz. A hajós-nép munka után, kinek mikor sikerült partra jutni, majd mindennap összegyűlt egy pár fröccsre a kikötő melletti egyik kocsmában. Írhattam volna büfét, presszót, italmérést stb. – ezek lehet, hogy szebben hangzanak, de a hajós-nép mégis csak kocsmának hívja. Meg talán nem is baj, nekem nem degradál az elnevezés.

Nos, hogy folytassam, ide gyűlt össze a hajós-nép. Már javában besötétedett, amikor nyílt az ajtó és megjelent az én nagy bajuszú, pirospozsgás kedvencem, akit a hajós-nép csak egyszerűen Hóhéreként ismert. A neve eredetének külön története van. Remélem, egyszer majd ezt is megírja valaki...

Belépett, becsukta az ajtót maga mögött, erre valamiért elhalkult a kocsmaja. Egyvalakit azonban nem zavart a jelenléte. Ez egy talpig „földkerülőbe” öltözött, amolyan igazi hajós figura volt, csizmában, vízhatlan nadrágban, mindenféle „polárokka” színezve, kesztyű, sapka, mentőmellény hanyagul félredobva. A koma csak egy pillantást vetett a jövevényre, gyorsan még egy kör fröccsöt rendelt, hozzátéve, hogy Hóhérek is, és folytatta az él-

ménybeszámolót. Régóta folyt a csevej, valószínűleg már többedszerre kerültek meg a földet, jártak a Jóreménység- és a Horn-fokon, a Bahamákon, a Karib-tengeren. A fiúk sokatmondóan hümmögtek, elismerőleg bólogattak és jöttek a vadabbnál vadabb történetek.

Hóhér nem bírta tovább, az egyik hatásszünetben megköszönte a torkát, jelezve, hogy szólni kíván. Mivel tisztelték és adtak a szavára, hagyták is szóhoz jutni.

– Nos, uram, itt engem jól ismernek. Én is „tengert járt” ember vagyok, éveket szolgáltam az Adriai-tengeren. Én minden szavát csak igazolni tudom. Én magam is voltam olyan viharban, amikor a reflektor fénycsóvját is elfordította a szél!

Erre a mesélő nem számított, halk kuncogások hallatszottak a hallgatóság sorából. Gyorsan fizetett, szedte a cókmojkját, már távozott is.

A hajós-nép, élén a kocsmárossal, Hóhérra förmedt.

– Te bolond! Ebben még legalább két kör fröccs volt!!

Nos, lehet, hogy a fele sem igaz, lehet, hogy nem így történt.

Lejegyezte: Rick Csaba



Branzino fólia alatt sütve

Horvát konyha. Milyen is az?

Kicsit olasz, kicsit halas és nagyon tengeri. Ezen hatások alapján kialakult gasztronómiai kínálat és nyersanyaghasználat jellemzi.

Nem túl kifinomult, hanem természetes, egyszerű ízek dominálnak, de a nyersanyagok csak akkor lesznek egyszerűen is finomak, ha kiváló minőségűek. Gondolok itt a tintahalra, vagy az igazán finom ajvára.

Ha egy tematikus hétvégére készülök, már előtte két héttel megkezdődik a küzdelem a beszállítókkal, akik a nyersanyagokat hozzák a konyhára.

A paprika az ajvárához csak kemény lehet, a tinta pedig csak vastag húsu. Ezekon a napokon a szállítók kíváncsian várják a konyhafőnök reakcióját, hogy megfelel-e neki, vagy visszaküldi az árut.

Minek a nagy felhajtás? – szokták mondani.

Ilyenkor mindig elmondom nekik, hogy miért. Érthetően, röviden. Megéri konfrontálódni a későbbi sikerekért. Remélem, hogy szándékaim a tányéron is érezhetőek lesznek, és sok elégedett arc fogja nagyot sóhajtva azt mondani, miután letette az evőeszközt a tányérjára: Hát ez igazán jó volt, jólésett. De hogy ne csak beszéljünk róla, a tettek mezejére lépve készítsünk el egyet a hétvégi fogások közül. Olyan receptet választottam, melyhez nem kell konyhafelszerelés, hi-tec berendezések, nem kell serpenyő, sőt még tűzhely sem, mivel ezek a „logisztikai” feltételek gyakran hiányosak a nyaraláson.

Tábornút mellett, faszéren vagy egy szalonasütés alkalmával egyszerűen, gyorsan elkészíthető. Ja, még valami. Nem kell utána mosogatni.

Hétvégén megint megpróbálunk hajós vendégeink bőrébe bújni, és olyan dolgot csinálni „gasztronómiailag”, ami szívdobogtató a vízi népnek.

Az adriai és horvátországi nyaralásokat szeretnénk felidézni a tányéron. A főszereplők: branzino, tinta, pljeskavica. Remélem, hogy jól sikerül, és aki nyaralt már ezen a tájon, annak kedves lesz a nosztalgia. Aki pedig most készül az utazásra, annak egy kis kedvcsináló az ott készített finomságokhoz.

Fogunk egy egész branzinót (aki mellett ott a tenger, az onnan fogja frissen), megtisztítjuk. Hasüregét megtöltjük friss kakukkfű, sárgarépa, hagyma, kapri és paprika keverékéből készült töltelékkel, egy kis olívaolajjal meglocsoljuk, és fóliába csomagoljuk. Miután ideig eljutottunk, berakjuk a sütőbe, parázsba,

faszéren vagy bármilyen természetes eredetű tűzforrásba. Vulkan nem javasolt!!! 15-20 perc sütés után kibontjuk, elalélunk az illatától, fűlig érő szájjal elfogyasztjuk, és miután végeztünk, összegyűrjük a fóliát és a szemetesbe dobjuk. Úgyhogy irány az Adria, én is megyek, majd a tányéron találkozunk.

Jó étvágyat! Jóízű üdvözlettel: Kocsis Bálint Konyhafőnök www.bfyc.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Sörfesztivál	Siófok	Fő tér	2010.09.01	Tourinform Siófok 8600 Viztorony Pf.: 75. Tel./Fax: 84/315-355, 84/310-117 e-mail: siofok@tourinform.hu web:www.siofok.hu
Salvatore Quasimodo Költőverseny és díjkiosztó gála	Balatonfüred	Anna Grand hotel és Tagore sétány	2010.09.03-2010.09.04.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu; www.balatonfured.hu
Győri Szület és VIII. Halászléfőző-verseny	Balatongyörök	Móló melletti sétány	2010.09.04	Bertha Bulcsu Művelődési Ház és Könyvtár Balatongyörök 8313, Kossuth u. 29. Tel: 83/546-919; 83/546-912 konyvtar@balatongyrok.hu www.balatongyrok.hu
Megyei Kettesfogathajtó verseny	Szántódpuszta	Szántódpuszta Kulturális Központ	2010.09.04	Szántódpuszta Szántódpuszta 8622 Telefon: 06-84/ 348- 946 +36-30/458-16-13 E-mail: szantodpuszta@gmail.com Honlap: www.szantodpuszta.click.hu
Egri Szület	Hévíz	Egri szőlőhegy	2010.09.04.-2010.09.05.	Tourinform Hévíz8380 Hévíz, Rákóczi u. 2. Telefon: 83/540 131E-mail: heviz@tourinform.hu Honlap: www.hevizmarketing.hu
VIII. Földvár Triatlon verseny	Balatonföldvár	Kikötő, Budapesti út, Kvaszay sétány	2010.09.05	Tourinform Balatonföldvár Cím: 8623 Balatonföldvár, Petőfi u. 1 Telefon: +36/84 540-220 E-mail: balatonfoldvar@tourinform.hu Honlap: www.balatonfoldvar.info.hu
7. Balaton Filmfesztivál	Keszthely	Balaton Színház	2010.09.08.-2010.09.11.	Balaton Kongresszusi Központ és Színház 8360Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232 info@balatonszinhaz.hu www.balatonszinhaz.hu
Szüreti felvonulás	Balatonalmádi	Vörösberényi Általános iskola melletti Mandulás	2010.09.11	Tourinform Balatonalmádi 8220 Városháza tér 4. Tel: 88/594-081, tel/fax: 88/594-080 e-mail: balatonalmadi@tourinform.hu web: www.balatonalmadi.hu
Balatszepezi Szüreti Mulatság és Bál	Balatszepezd	Bertha Bulcsu Közösségi ház	2010.09.11	Községi Önkormányzat Balatszepezd 8252 Balatszepezd Árpád u 27 Telefon: 87/468-591 E-mail: balatszepezdph@t-online.hu Honlap: www.balatszepezd.hu
Gyenesdiási Szüreti Vígasságok	Gyenesdiás	Gyenesdiás – Nádas Csárda udvara	2010.09.11	Gyenesdiási Turisztikai Egyesület 8315 Gyenesdiás, Kossuth L. u. 97. Tel: 83/511-790 gyenesdias@tourinform.hu, www.gyenesdias.info.hu
VI. Diófesztivál	Lengyeltői	Művelődési Ház	2010.09.11-12.	Művelődési Ház 8693 Lengyeltői, Rákóczi u. 2 Tel.: 85/330-852 30-269-56-54 e-mail: postmaster@totikonyv.t-online.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	INFORMÁCIÓ
Badacsonyi Szüret	Badacsony	Badacsony BAHART kikötő-Móéópark	2010.09.11-2010.09.12.	Tourinform Iroda-Badacsonyi Céh turisztikai Egyesület 8261 Badacsony, Park u. 14. +36-87/431-046 badacsontomaj@tourinform.hu www.badacsony.com
Csopaki Szüret	Csopak	Csopak strand	2010.09.11-2010.09.12.	Csopak Község Önkormányzata 8229 Csopak, Petőfi u. 2. 87/446-250 csopakph@csopak.hu www.csopak.hu
Szüreti napok	Tihany	Belső-tó partja	2010.09.11-2010.09.12.	Németh László Művelődési Ház 8237 Tihany, Postaköz 1. Tel: 87/538-022 tihany-muvhaz@canet.hu www.tihany.hu
Zánka Open 2010. Széchenyi Pál Vitorlás Emlékverseny	Zánka	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum	2010.09.11-2010.09.12.	Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Centrum 8251 Zánka, Küllerület Hrsz 030/13 Telefon: 87/568-500 E-mail: marketing@zanka.hu Honlap: www.zanka.hu
Motoros hét (Moto GP helyett)	Zalakaros	Karos Spa	2010.09.13-2010.09.20.	Karosinvest Zrt. 8749 Zalakaros, Alma utca 1. Tel.: 93/542-500; Fax: 93/542-501 E-mail:sales@karos-spa.hu www.karos-spa.hu
Szüreti Fesztivál Nemzetközi Néptánc Fesztivál	Balatonfüred	Vásárcsarnok mögötti parkoló	2010.09.17-2010.09.18.	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
Szüreti Multság	Zalakaros	Gyógyfürdő tér és környéke	2010.09.17-2010.09.18.	Tourinform Iroda 8749 Zalakaros, Gyógyfürdő tér 10. 93/340-421 zalakaros@tourinform.hu www.zalakaros.hu
Vigasság a Majorban	BFNP	Salföld, Major	2010.09.18	Balaton-felvidéki Nemzeti Park Igazgatóság 8229 Csopak, Kossuth u. 16. 87/555-291 bfnp@bfnp.kvvm.hu www.bfnp.hu
Kenesei Ősz – Szüreti Vigadalom	Balatonkenese	Faluház Táncsics u. 24.	2010.09.18	Tourinform Balatonkenese 8174 Táncsics M. u. 24. Tel./fax: 88/594-501 e-mail: balatonkenese@tourinform.hu web: www.balatonkenese.hu
Kulturális Örökség Napok	Vonyarcvashegy	Szent Mihály-domb	2010.09.18	Turisztikai Egyesület és Tourinform Iroda Vonyarcvashegy 8314 Kossuth u. 42. 83/348-253 vonyarcvashegy@tourinform.hu www.vonyarcvashegy.hu
Félsziget-kerülő vitorlás verseny Széchenyi István Emlékverseny	Balatonfüred	Balatonfüred - Balaton	2010.09.18	Tourinform Balatonfüred, tel: 87/580-480, fax: 87/580-481, balatonfured@tourinform.hu, www.balatonfured.hu
Nyitott templomok éjszakája	Siófok	Kiliti katolikus templom	2010.09.18	Tourinform Siófok 8600 Viztorony Pf.: 75. Tel./Fax: 84/315-355, 84/310-117 e-mail: siofok@tourinform.hu web:www.siofok.hu
IV. Határon túli Magyarok Vonyarcvashegyi Ünnepe	Vonyarcvashegy		2010.09.18-2010.09.19	Művelődési Ház és Könyvtár 8314 Vonyarcvashegy, Fő u. 64. 30 380 4871; 83/348-053 k8611@koznet.hu www.vonyarcvashegy.hu
Zamárdi Rally Kupa	Zamárdi	Város üdülőterület	2010.09.18-2010.09.19	Tourinform Zamárdi 8621 Kossuth u. 16. Tel: 84/345-291 Tel./fax: 84/345-290 e-mail: zamardi@tourinform.hu web: www.zamardi.hu
Szüreti felvonulás	Balatonkeresztúr	Balatonkeresztúr utcáin	2010.09.18	Önkormányzat Balatonkeresztúr 8648 Balatonkeresztúr Ady E. u. 52. konyvtar@emszinet.hu
Hévíz Ősz – Általános kereskedelmi Kiállítás és Vásár	Hévíz	Deák Ferenc tér	2010.09.19	Tourinform Hévíz 8380 Hévíz, Rákóczi u. 2. Telefon: 83/540 131 E-mail: heviz@tourinform.hu Honlap: www.hevizmarketing.hu
Szezonzáró Vonyarci Búcsú	Vonyarcvashegy	Szabadtéri színpad környéke	2010.09.19	Művelődési Ház és Könyvtár 8314 Vonyarcvashegy, Fő u. 64. 30 380 4871; 83/348-053 k8611@koznet.hu www.vonyarcvashegy.hu
Romantikus Reformkor	Balatonfüred	Kisfaludy színpad, Anna Grand Hotel	2010.09.24.-2010.09.26.	Tourinform Balatonfüred 8230 Kisfaludy u. 1. Tel.: 87/580-480 fax: 87/580-481 e-mail: balatonfured@tourinform.hu web: www.balatonfured.hu
Szt.Mihály napi pásztorünnep Marha(nagy) hajtás- Szüreti multság	Nagyvázsony	Nagyvázsony utcái, Völgy-park – Lovaspálya	2010.09.25-2010.09.26.	Önkormányzat Nagyvázsony 8291 Nagyvázsony, Kinizi u.96. 88/264-011 info@nagyvazsony.hu www.nagyvazsony.hu
IV. Keszthelyi Országos "Tabányi" Amatőr Harmonikagála	Keszthely	Balaton-part	2010.09.25-2010.09.26.	Balaton Borbarát Hölgyek Egyesülete 8360 Keszthely, Bessenyei u. 14. nadler@keszthelynet.hu 83/315-391
Szüreti Napok	Buzsák	Buzsák utcái	2010.09.25-2010.09.26.	Tourinform Buzsák 8695 Fő tér 1/a. Tel./fax: 85/530-070 e-mail: buzsak@tourinform.hu web: www.buzsak.hu
Őszköszöntő Multság	Balatonföldvár	Központi parkoló	2010.09.25	Tourinform Balatonföldvár 8623 Balatonföldvár, Petőfi u. 1 Telefon: +36/84 540-220 E-mail: balatonfoldvar@tourinform.hu Honlap: www.balatonfoldvar.info.hu
Szüreti vigadalom	Szigliget	A település utcái	2010.09.25	Szigliget Község önkormányzata 8264 Szigliget Kossuth utca 54 06-87/461-355 onkszigliget@t-online.hu www.szigliget.hu
Critical Road Balaton	Balaton körül	Balaton, Balatoni Bringa Körút	2010.09.25	Balaton Masters Team Cím: 8220 Balatonalmádi, Véghegy D. u. 8. Telefon: +36 70 315 0505; +36 70 383 6770 E-mail: info@balatonbringa.hu Honlap: www.balatonbringa.hu
Szent Mihály napi búcsú	Vonyarcvashegy	Szent Mihály-domb	2010.09.26	Művelődési Ház és Könyvtár 8314 Vonyarcvashegy, Fő u. 64. 30 380 4871; 83/348-053 k8611@koznet.hu www.vonyarcvashegy.hu
VII. Keszthelyi Burgonya Fesztivál	Keszthely	Balaton-part, Zenepavilon és környéke	2010.09.26	Balaton Kongresszusi Központ és Színház 8360 Keszthely, Fő tér 3. 83/515-232 info@balatonszinhaz.hu www.balatonszinhaz.hu

JÓSZOLGÁLAT S.O.S Gyermekfalu a Balatonon

Idén sem maradhat el az SOS Gyermekfalu lakóinak nyaralása a magyar szörfös élet jeles képviselőivel, akik egyben az esemény szervezői is (Detre Diána olimpikon, Koszti Gábor és Bogár Tamás).

A szervezés megkezdésekor az időjárás még a bolondját járatta velünk, mert igencsak csapadékos és meglehetősen hűvös volt. Szerencsére megkegyelmeztek nekünk a fentiek, és a tábor idejére már remek időt küldtek a résztvevő gyerekeknek és nekünk.

Röviden és egyszerűen az volt a célunk, hogy a Kőszegi S.O.S Gyermekfalu 10-15 gyerekének egyhetes nyaralást biztosítsunk tartalmas programokkal, felejthetetlen élményekkel. A gyerekek elszállásolásában és a különféle programok helyszínének biztosításában a Hotel Ezüstpart volt segítségünkre.

A gyerekeknek egy hét alatt alkalmuk nyílt a különféle vízi sportokkal való megismerkedésre és kipróbálásukra. A programok között szerepelt például a sport-vitorláztatás, amelyet a Sponzor Wanted nevű csúcshajó kapitánya és legénysége (Raffica Sailing Team – Priczel Vilmos kormányos) ajánlott fel a gyerekeknek, hogy belekóstolhassanak az extrém vitorlázás világába is.

A kis matrózok aktívan kivették a részüket a hajón való feladatok elvégzéséből. Trapézoztak, shottoltak, és a legbátrabbak át is vehették az irányítást a „rohanógép” felett. Nagy volt a küzdelem, mindenki a legjobbat akarta kihozni magából.

A hét többi napján az aktív strandolás mellett, a szörf tábor.hu felajánlásából elsajátíthatták a szörfözés alapjait. Egyesek a hét végére már a

különféle trükkök gyakorlásáig is eljutottak. Ez talán első hangzásra nem tűnik túl nagy feladatnak nekünk, vízi embereknek. De nem szabad elfelejteni, hogy a gyerekek közt van, aki most látta életében először a Balatont, vagy talán víziszonya van, és eddig a pillanatig azzal a teherrel élt, hogy el kell viselnie a gyors és meglehetősen fájdalmas felnőtté válás minden keserűségét.



Mégis azt éreztük ez alatt az egy hét alatt, hogy önfeladten, gondtalanul, igazi gyerekként élvezhették a résztvevők tábor minden egyes napját. Talán sikerült feltölteni őket örömmel és boldogsággal.

A Szervezők nem titkolt célja megmutatni, hogy egy kis összefogással, törődéssel és odafigyeléssel évről évre sok-sok gyereknek sikerülhet feledhetetlen pillanatokot szerezni. Hisz nekik van rá a legnagyobb szükségük.

Detre Diana – olimpikon • Koszti Gábor – szörf tábor.hu • Bogár Tamás – szörf tábor.hu • Priczel Vilmos – Raffica Sailing Team

Ki köszön? Kedves Vitorlás Társaim!

Kicsit zavarban vagyok, mert az 55 évemmel, s ebből 30 évnyi vitorlázással, nem érzem magam öregnek, pedig a témám vénember morgásának tűnhet. A köszönről van szó. Én úgy tanultam vitorlázni, hogy megtanították az akkori öregek, hogy a vitorlázók tegezik egymást, korosztálytól függetlenül, a tiszteletet megadva. Sajnos a „hígulás” egyik jele, hogy nem köszönnek egymásnak a vitorlázók. Én magam már sportot űzök abból, hogy a kikötőben szembejövő hajóstársaim tekintetét elcsúszom, s

köszönjek nekik. Mindig sikerül elsőnek köszönnöm. Úgy látszik, a reflexeim még jók. A másik típusú vitorlázó majd kitekeri a nyakát, csak másfele nézzen. Itt a ráköszönéses verzió jön. Féelmetes a zavartság, nem tudják, hogy egy ilyen váratlan helyzetben mit is kell csinálni, mintha egy marslakó toppant volna eléjük. Rövid hezitálás után viszonozzák, általában egy totál személytelen „hellóval” (ez a másik „kedvencem”), néha meg sehogy. De nem adom fel, mert nem szeretném, ha egy ilyen szép hagyományokra épülő



sport torzulna. További jó szelet és köszönetet kívánok nektek, sziasztok.

Molnár Ferenc,

30-s Yolle, C-101, az Álom kapitánya



100% vitorlázás

PORTHOLE PORTAL



Kikötői közösségek - a Porthole Portál virtuális találkozóhelye

Amíg Ti vitorlázatok, mi fejlesztettünk - ennek eredménye a **kikötői közösség** oldal. A **balatonikikotok.hu** együttműködésével megvalósult szolgáltatásban az összes balatoni kikötő elérhető, és a térképen megtekinthető.

Ha nincs a kikötő a listában, ajánlás alapján szívesen felvesszük! A célunk az, hogy ne csak a balatoni, hanem a **Velencei-tavon**, de a **Fertő-tavon** lévő kikötők is szerepeljenek a rendszerben. Az egyes egységekkel hamarosan felvesszük a kapcsolatot, hiszen lehetőséget szeretnénk biztosítani, hogy az adott helyen zajló események és **információk naprakészen** elérhetőek legyenek a kikötő oldalán.

Mint azt láthatjátok, nem csak kikötők, hanem éttermek, borozók, kocsmák is vannak a listában. Ide feltöltöttük az összes **„kocsmatesztünkben”** szereplő helyet is! Így ha túrázni indultok, rögtön láthatjátok, hogy hova lesz majd érdemes ellátogatni, és megpihenni egy jó vacsora, vagy egy hideg fröccs társaságában. Azt is feltüntetjük, hogy a **Porthole klubkártyával** az adott helyen milyen kedvezményekben részesültök. Természetesen ide is **várjuk a tippeket**, legyen az étterem, kocsmák, vagy látnivaló. Kérjük, hogy ilyen esetben minél pontosabb hely- és névmeghatározást adjatok, hogy mi is precízen tudjuk bejelölni az adott helyet a térképen.

A kikötői közösség oldalain a fontosabb **információk** (pl. a kikötőmester neve, telefonszáma,) azonnal elérhetőek, de tovább kattintva minden részlet megnézhető a balatonikikotok.hu oldalán.

A **Porthole Portál** újdonsága, hogy be is lehet jelentkezni az adott kikötőbe. A funkció használatához regisztráció szükséges, mely az oldal fejlécében található "Regisztráció" gomb megnyomásával, vagy **Facebook** connect igénybevételevel lehetséges. A regisztráció során figyeljete rá, hogy a felhasználónév ne tartalmazzon ékezetes karaktereket és szóközt, illetve megfelelő hosszúságú legyen. A sikeres regisztrációhoz a felhasználási feltételek elfogadására is szükség van. **Bejelentkezés** után (illetve később is bármikor) a jobb felső sarokban a névre kattintva módosíthatóak az adatok.

Az egyes kikötőknél már látható, hogy ki regisztrált. Megtalálhatóak az **ismerősök**, **barátok**, de azok a kikötőlakók is, akikről eddig nem is tudtatok. Minden kikötőnek van üzenőfala, ahova bárki beírhatja észrevételeit, **programajánlóit**, vagy éppen tapasztalatait, de akár **legénységet is kereshet** egy adott versenyre.

Ha bármilyen problémába ütköztök, nyugodtan jelezzétek oldalunkon (porthole.hu/bekuldes), vagy a porthole@porthole.hu emailcímen, és mi örömmel segítünk!

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



UNIQA



UBIMET

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