



▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ ▶

*augusztus*





FOTÓ: CSERTA GÁBOR

## IMPRESSZUM • 2013. augusztus

**PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC  
**FOTÓK:** CSERTA GÁBOR, FARKAS ÁGNES, KOVÁCS ZITA, LEINER ANDRÁS, HANNA ODRAS, RODRIGO (ANDES VISUAL),  
SZEKERES LÁSZLÓ, TUBA ZOLTÁN **SZERZŐK:** FEKETE ANDRÁS, GELENCSÉR GYÖRGY MERLIN!, GERŐ ANDRÁS,  
KÖVENDI ESZTER, DR LÁSZLÓFY CSABA, ŐRI BEÁTA, RÁNKY PÉTER, SZEGI JÓZSEF, SZUTOR FERENC, VEÉR BÁLINT  
**FORRÁSOK:** BYTE CHAMPS, FINN GOLD CUP, MVM SPORTEGYESÜLET, MVSZ, ORIGO.HU, SPARTACUS VE, WIKIPEDIA,  
WILDJOE **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST,  
TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. AUGUSZTUS 31. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:**  
061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** SZEKERES LÁSZLÓ (VADNAI JONATÁN), FARKAS ÁGNES (ÉRDI  
MÁRIA), HANNA ODRAS (BERECZ ZSOMBOR)

# tartalom

**CÍMLAP** Utánpótlás (4)

**VERSENY** Csillaghajó és Repülőhollandi Bajnokság (6), Groupama Garancia Nagydíj – Horváth Boldizsár Emlékverseny (7), Toronymagasan (9), MVM Utánpótlás Bajnokság (10), Fékezetlen habzás (13)

**HORIZONT** A rendőri szigor, és a Folkeboot találkozós (16), Hajót béreltünk (20), A boldogtalanság kékmadara (22), Új rekord született (27), Közösségi média menedzser kiskaté (29), Kell egy kis, sose növünk fel! (33)

**PORTRÉ** Nogay Dökmeci (36), Vincz Tibor (40), Andre Paskowski (41)

**KÜLFÖLD** *Clipper Round The World*: London a világ közepe (44), Elrajtolt a Clipper – Kezdetét vette a nagy kaland (45), Hajdu Balázs ismét a Nemzetközi Finn Dingi Osztálysövetség elnöke (49), AUDI Junior Optimist Cup – Koperi kitérő (50), Magyar fölény a világ legjobbjai között (53), Talján ezüst a Peecassonak (56), A Balti tengerről jövök, nem felejttem, míg felnövök (57)

**KIKÖTŐ** Kisfröccs Kupa (63), Energiagazdag hétvége (65), *Barangolás*: Ma lesz a hegytámadás! (68), Azért is útba ejtjük! (70), A vég (71)

**PROGRAM** (73)



## ÍZELÍTŐ A TARTALOMBÓL:

EHAVI SZÁMUNKBAN FŐSZEREPET KAP AZ UTÁNPÓTLÁS, HAZAI ÉS VILÁGVERSENYEKKEL, HATALMAS EREDMÉNYEKKEL. A MÁSIK VILÁGSZÁM, HOGY ELRAJTOLT A CLIPPER ROUND THE WORLD, AMI ÖNMAGÁBAN NEM IS LENNE AZ, DE HAT MAGYAR IS INDULT A 12 HAJÓS MEZŐNY AMATŐR VITORLÁZÓI KÖZÖTT. MOST A RAJT ELŐTTI PILLANATOKRÓL KAPHATTOK KÉPI ÉS SZÖVEGES BESZÁMOLÓT. SZEMÉLYESEN OTT JÁRTUNK A RAJTNÁL ÉS NYOMON KÍSÉRJÜK A FEJLEMÉNYEKET. VAN EGY MÁSIK HASONLÓ PROGRAM, FIATALOKNAK, A BALTI TENGEREEN, ONNAN IS MOST ÉRKEZTEK HAZA MAGYAROK, EGYIKÜK BESZÁMOL ERRŐL A KALANDRÓL IS. HATALMASAT TÚRÁZUNK, ÉS PERSZE JÖNNEK A KISEBBEK, NAGYOBBAK VERSENYEREDMÉNYEI, BESZÁMOLÓI IS.

# Utánpótlás<sup>®</sup>

## AZ UTÁNPÓTLÁS IDEJE

KÖVENDI ESZTER

AZ IDEIT NEVEZHETNÉNK AKÁR AZ UTÁNPÓTLÁS ÉVÉNEK IS. SOK ÉV MUNKÁJA, SOK FINANCIÁLIS ÉS IDŐBENI RÁFORDÍTÁS VAN SZÜLŐK, EDZŐK ÉS MAGUK A VERSENYZŐK OLDALÁRÓL ABBAN, HOGY IDÉN NEMCSAK HAZAI VIZEKEN, DE A VILÁG KÜLÖNBÖZŐ PÁLYÁIN A MIEINK EGYRE-MÁSRA BIZONYÍTANAK. BERECZ ZSOMBI MONDTA A 2012-ES OLIMPIA ELŐTT, HOGY Ő LESZ A MEGLEPETÉSEMBER. MOST AZ Ő SZAVAIVAL ÚGY FOGALMAZOK: IDÉN MI VOLTUNK A MEGLEPETÉSORSZÁG. EGY TENGER NÉLKÜLI ORSZÁG, AMELY BIZONYÍTOTT NEMCSAK VILÁGVERSENYZÉSSEN, HANEM VILÁGVERSENYEK RENDEZÉSÉSEN IS. KIMONDHATJUK: NAGYON NAGY DOLGOK TÖRTÉNTÉK KIS HAZÁNKBAN, A VITORLÁSSPORTBAN MÁR MOST, IDÉN IS, ÉS EZ A FOLYAMAT REMÉLHETŐEN MÉG FOLYTATÓDIK MAJD, MINTHOGY VADNAI, ÉRDI ÉS BERECZ MÁR JOGOT SZEREZTEK OLIMPIAI RÉSZVÉTELRE. BERECZ A FELNÖTTEK, VADNAI ÉS ÉRDI A JUNIOROK OLIMPIÁJÁRA.



# KENESE-KESZTHELY

- ▶ egy feltöltéssel
- ▶ két motorral
- ▶ 12 utassal



WIA Elektromos Yachtok



## WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



# Csillaghajó és Repülőhollandi Bajnokság

## Új bajnoki kettős Csillaghajóban a Csillaghajó és Repülőhollandi Bajnokságon

**A** Beliczay Márton-Mónus Gyula páros az újdonsült csillaghajó bajnok. Repülőhollandiban a Majthényi-Domokos kettős megvédte bajnoki címét.

Balatonföldváron a Spartacus Vitorlás Egylet rendezte a sztárosok és a hollandisok idei országos bajnokságát: három nap alatt három gyengeszemes, egy erősszemes és két középszemes futamot sikerült megtartani. A csillaghajósok 13 hajóból álló mezőnyét egy orosz és egy ukrán versenyzőpáros tette nemzetközivé.

A magyar bajnoki címet a Beliczay Márton-Mónus Gyula kettős szerezte meg Gereben Márton és Péter előtt. A bronzérem a Forintos Róbert-Takácsy Levente párosnak jutott. Beliczayék őrizhetik egy évig a hatvanas évek elején alapított legendás vándordíjat, a csillaghajósok réz hajólámpáját, amely a magyar vitorlássport egyik legpatinásabb ereklyéje.

Repülőhollandiban az idei világbajnoki ezüstérmes Majthényi Szabolcs-Domokos András páros nyert, a második helyen Gáborjáni-Szabó Gábor és Argay Béla, a harmadikon pedig Kardos Antal és dr. Polgár Csaba végzett. ▶



EREDMÉNYEK



# Groupama Garancia Nagydíj – Horváth Boldizsár Emlékverseny

**Az** idei évben augusztus 10-én a Balatonfüredi Yacht Club rendezésében került lebonyolításra a Groupama Garancia Nagydíj – Horváth Boldizsár Emlékverseny, a híres balatonfüredi orvos emléke előtt tisztelegve. Az előrejelzések már sejtették, hogy nem lesz könnyű dolga a vitorlázóknak, ami így is lett: szombat reggel több versenyző a versenyirodán aggódva figyelte az aznapi előrejelzéseket és árgus szemekkel kémlelte a Balatont a BYC teraszá-

ról. A versenyrendezés a viharos erejű szélre való tekintettel közel 2 órás halasztást követően 11 óra 40 perckor rajtoltatta el a 34 hajóból álló mezőnyt a Balatonfüred – Paloznak – Tihany – Hajógyári-öböl – Balatonfüred útvonalon. Az 5-6-os erejű alapszél, néhol 70-80 km/h-s ráfújásokkal próbára tette a versenyzőket: volt, aki még a rajt előtt visszafordult a kikötőbe, volt, aki már a rajt utáni pillanatban kiállni kényszerült, volt aki-

nek Tihanynál kellett feladni a küzdelmet, és volt, aki a befutás utáni pillanatokban borult fel. Végül is a 34 induló közül 22 egység ért célba.

Az abszolút győzelmet a THE-s Flaar 18-as hajó szerezte meg Déry Attila kormányzásával, Gond Gergely és Szellem Balázssal a fedélzeten. A második helyen a Kereked színeiben induló Strange Brew végzett, Ian Ainslie vezetésével, Weöres Botond, Szilasi Fábián, Bonifert Péter és Chris Farkas legény-





séggel. A dobogó harmadik fokára pedig a szintén THE színeiben induló egység, az Anna legénysége állhatott fel: kapitány – Fehéri Gábor, legénység: Hauser Gábor (Arche), Palkó Lajos (Arche), Gróf Róbert (Arche), dr. Szollás Rita (Arche), Nyiker Sándor (Arche).

Yardstick I. hajóosztályban első lett az abszolút kategória második helyezett hajója a Stange Brew, Ian Ainsley kormányzásával, második a WIND-SE hajója, a Szürkebarát Dehler 38-as lett, Feind

Zoltán kormányossal, Bednár Tibor (SVE), Palkovics Krisztián (VVSE) és Otta Viktor (VVSE) legénységgel, míg a bronz érmet a Gömbös Lóránd vezette 30-as cirkáló, a Manöken szerezte meg, Horgos Tamás és Mórocz Ágnes csapattagokkal.

Yardstick II. hajóosztályban a győzelmet az abszolút kategória győztese a Flaar 18-as hajó (Déry Attila, Gond Gergely és Szellem Balázs) szerezte meg, második helyen a BYC színeiben induló Égi nevű hajó végzett (Pernesz Péter kormányos,

Hans-Peter Erben, Szederkényi József, Szinvai Árpád), míg a dobogó harmadik fokára a szintén BYC-es egység, a BOND – Kristóf Zoltán kormányzásával (Bodis-Kosoczkai Márk, Németh Erika, Surányi Viktor) állhatott fel.

Yardstick III. hajóosztályban mindössze 3 hajó indult, akik közül csupán a TVSK-s Discovery fejezte be a versenyt – Horogh Gyula kormányossal, Nagy Zsolt és Papp Attila Tiborral a fedélzeten. ▶



# Toronymagasan

**A kalóz osztály idei bajnoka a Varjas Sándor – Kutassy László páros.**

A balatonfűzfői Laguna Yacht Clubban megrendezett bajnokság korban és nemben vegyes 37 indulója 10 futamban, változatos szélben mérhette össze taktikai és technikai tudását.

A Varjas/Kutassy páros végig egyenletes teljesítményt nyújtott. Második helynél rosszabbat nem hoztak, csupán egyszer hibáztak, ami a kiejtőjük, egy 10. hely lett. Kiemelkedő fölényük miatt az utolsó futamon már nem is kellett részt venniük, összesen 13 ponttal fejezték be a versenyt. Utánuk a régi sokszoros bajnok, a Fluck-Székely-Gyökössy páros, csupán egyetlen futamgyőzelemmel, de szintén stabilan az élmezőnyben vitorlázva, jócskán leszakadva az elsőktől, 33 ponttal lett a második.

A harmadik helyet egy Fertői csapat szerezte meg, a Gmainer-Kő páros, ami azért is szép, mert ők nem „hazai vizeken” vitorláztak, és így is jól, szintén nagyon egyenletes futameredményeket hozva teljesítettek.

Érdekesség még, hogy az 5. helyen végzett dr Bödör -Koleszár páros a három utolsó futamot megnyerte, ezzel ugyanannyi futamgyőzelmet tudhatnak magukénak, mint az aranyérmes egység. Ha az első 7 futam valamelyikében csináltak volna még 8-on belüli helyet, nagyon simán aspirálhattak volna a dobogóra. De így is szép volt, ahogy a 8-9. helyek valamelyikéről jöttek fel ezzel a szép véghajrával. ▶



EREDMÉNY



# MVM Utánpótlás Bajnokság

**Az év legnagyobb utánpótlás versenye**  
MVM Utánpótlás Bajnokság, Balatonfüred

Az utánpótlás korosztályokban az idei a grandiózus versenyek éve, hiszen az Optimist Európa-bajnokságot, majd a kéthetes Laser világ-, és Európa-bajnokságokat most az MVM rendezésében – az MVSZ-szel együttműködve – az utánpótlás bajnokság követi. Több mint 300 résztvevőt vártak a Koloska Marinába az augusztus 26-a és 31-e között megrendezett versenyre.

Az idei bajnokság attól vált a tavalyinál népesebb eseménnyé, hogy ezúttal a 470-esek és a 420-asok is csatlakoztak a Laser, Cadet és Optimist osztályokhoz.

A vízi rendezésért Sípos Péter és fia, Máté felelt, így garantált volt, hogy szél kihasználatlanul nem marad. És valóban, apa és fia minden nap hozták a maximumot a rendelkezésre álló széllehetőségek-ből.

A tizenkét futamosra tervezett bajnokságból a 470 és 420 osztályoknak sikerült 8 futamot lebonyolítani, a többi hajóosztálynak hetet, mert az első napi szélcsend és hiábavaló parton várakozás után csak a verseny második napján tudtak futamokat rendezni, ekkor a két említett osztályban 3 futamot sikerült rendezni, míg a többiben csak kettőt.

Ezen a napon az időjárás különösen nehezítette a rendezők dolgát: reggel, miután elállt az eső, fokozatosan frissült az északkeleti szél, ebben egy futam hibátlanul lement. A különlegesen látványos és napközben sokféle képet mutató magas és alacsony felhőzet pontosan jelezte az időjárás labilis voltát. Mégis az első futam szélgyengülése után nem zápor érkezett, hanem a szél keletre fordult és újra megfrissült. Az A-pályán 18 csomós frissülést is mértek, de az egész versenyterületen 10 csomó fölé került az átlagos szélerő. Így egy második jó futamot is sikerült teljesíteni az összes osztálynak.

A délutánra déliesedő, ám markánsan legyengülő szélben csak a déli parthoz közelebb eső A-pályán voltak rajtok. A további gyengülés miatt a 470-esek és 420-asok futama pályarövidítéssel teljesült, a többiekét meg kellett szakítani.

A legnagyobb létszámú, 87 hajós Optimist mezőnyben az ifjúsági korú Erőss Lóránd egy futamgyőzelemmel és egy második hellyel magabiztosan áll az élen a serdülőket vezető Lászlófy Ábel előtt. Mindketten a Spartacus VE versenyzői. Mögöttük természetesen sűrű a mezőny. Újabb serdülőket: De Jonge Arthurt (Procelero), Bihary Ádámot (THE – YKA) és Lászlófy Leventét (SVE) követi a második ifi, Szilasi Fábián a Kereked VE versenyzője. Nekik sike-

rült a legegyszerűsebben teljesíteni az első napi forgolódó szélben, ők hatan végeztek mindkét futamban a legjobb tíz között. A legeredményesebb lány a földvári Európa-bajnokságon jól szerepelt Veenstra Csenge, aki az összetett listán jelenleg 12.

Ugyanazon a pályán az Opék előtt rajtolva izgalmas, szoros küzdelmet vívtak a Cadetosok. A kiegyensúlyozott vetélkedést mutatja, hogy az első és a hatodik helyezett között csak négy pont a különbség. A második futamot nyerő lánycsapat Molnár Zsófia Helka és Szilassy Bori állnak az élen, az első futamon legjobbnak bizonyult Kálóczy Szabaszián és Mohácsi Marcell előtt.

Az A pályán a 33 hajós Laser 4.7 mezőnyt összetettben az U16-os Hirschler Rebeka vezeti egy első és egy második hellyel, megelőzve az U18 korcsoportos Csányi Ádámot és Szilasi Farkast. Ebben az osztályban több menő is jelenleg hátrébb áll a listán, hiszen korai rajtos volt az első futamban a másodikat megnyerő Gecse Balázs, illetve a másodikban a Laser Worldson 4.7-essel és Radiállal is jól szereplő Virág Flóra. Hasonló sorsra jutott Benedek Anna is.

Laser Radialban az egyetlen külföldi résztvevő, Marko Radman elverte a magyar mezőnyt mindkét futamban. Mögötte hárman állnak pontazonossággal: Varga Dániel, Litkey Balmaz és Takács Levente.


**KÉPGALÉRIÁK**

**EREDMÉNYEK**

 470-es, 420-as, Cadet  
Laser 4.7, Laser Radial, Optimist




Marko Radman



Eröss Lóránd

Ötödik a legjobban vitorlázó lány Hirschler Ludovika, hatodik-hetedik szintén azonos ponttal a két legjobb U17-es Tenke Martin és Bujdosó Mátyás.

A 420-asoknál, ahol 14 egység versenyez, a Gyapjas Zsombor – Ziegler Kristóf kettős neve olvasható a lista élén, de pontelőnyük nincs Péch Lóránt és Bagyó Áron előtt. Harmadik az első kettőhöz hasonlóan egy futamot is nyerő Polgár Lukács – Rácz Levente kettős.

Ha pedig kétszemélyes, trapézos hajó, akkor úgy fest, Gyapjas-uralom van az első nap után, hiszen a 470-eseket a 420-asban vezető Zsombor bátyja Gyapjas Balázs kormányozta hajó uralja. Kiska Balázssal az oldalán mindhárom futamot megnyerték. A 470-esben nem csak kicsi a mezőny – 4 hajó -, de az erőviszonyok is egyértelműnek tűnnek, mert a második futamon minden résztvevő ugyanazt az eredményt érte el, mint az elsőt.

Másnap sikerült egy futamnyit behozni a lemaradásokból, mert végre remek szél fújt. Észak-északnyugati, általában tíz csomó körüli átlaggal, a parthoz közelebb eső B-pályán néhány komoly

gyengüléssel, de rendre visszatérő kellemes friss széllel. A futamok a délelőtt tíz órai rajt után folyamatosan zajlottak, legfeljebb a pályák újraterelítésére kellett várni pár percet az újabb rajtokkal. Mert a szél forgolódott becsülettel, amire a pályák rendezőseinek reagálni kellett. Ezt sikerrel meg is tették mindkét versenyterületen.

Az Optimist mezőnyben továbbra is Eröss Lóránd vezet, de már nem olyan fölényesen, mint ahogy arra az első két futamon mutatott teljesítménye alapján számítani lehetett. A csütörtöki négy futamot még egy elfogadható 4. helyel kezdte, de aztán elvesztette a fonalat, és egy tizenkettődikre huszonharmadikat húzott, és csak a napi negyedik futam megnyerésével lépett vissza a lista élére. Azért is vezethet, mert az üldözők is botlottak már egyszer-kétszer. A most második Szilasi Fábián a reggeli futamban hibázott, viszont egy 2., 1., 4. sorozattal folytatta napot. A harmadik helyre feljövő Jeney Máté, aki a serdülő mezőnyt vezeti, két futamot is nyert. A fiatalabbak közül Lászlófy Ábel szorongatja. Wolf Szabolcs pedig sokkal többet jöhetett volna

előre gyenge első napi eredményei után, ha az utolsó futamban nem botlik újra egy tizedik helyel. Az első napon remekül teljesítő Bihary Ádám a 30. helyre esett vissza három gyenge futameredménnyel és egy fekete zászlós kizárással.

Az Optimist mezőnyben a legeredményesebb lány továbbra is Veenstra Csenge. A 9. helyen hetvenhét ponttal előzi meg a következő lány versenyzőt, aki 25.

A Cadet osztályban Molnár Zsófia és Szilassy Bori mind a négy futamot megnyerte, de behozhatatlan előnyre nem tettek szert, mert Kálóczy Szabaszián és Mohácsi Marcell hajója mindannyiszor a második helyen ért célba.

Az A-pályán csütörtökön a Sípos Péter vezette rendezőségnek négy osztállyal kellett megbirkózni, a pályát minden jelentős szélváltáshoz igazítani, és egyes túlpörgött hajóosztályokat fekete zászlós rajttal rendre kényszeríteni.

A Laser Radial osztályban továbbra is a szlovén Marko Radman dominál a versenyen. Bár a csütörtöki második és harmadik futamon Takács Leventének





Gyapjas Zsombor és Ziegler Kristóf



Molnár Zsófia és Szilassy Bori

kétszer is sikerült előtte elsőként a célba érni, és az egyikén Varga Dániel is legyőzte őt, végül a napi negyedik futamon, amikor Takács a fekete zászlós rajtban kihullott az ellenfelek közül, újra győzött. A magyar bajnoki címért folyó küzdelemben Varga Dániel két ponttal áll Takács Levente mögött, viszont a legrosszabb helye, jelenlegi kiesője 5; vagyis ha egyet hibázik, még mindig versenyben marad a magyar elsőségért.

Az U19-esek mögött a legjobb U17-es korosztályos versenyző Bujdosó Mátyás az ötödik helyen. A lányok közül a legjobban a hatodik helyen Hirschler Ludovika áll.

A Laser 4.7 mezőnyben a lányok uralkodnak. Hirschler Rebeka (U16) továbbra is vezet, de most már Virág Flóra (U18) is kiejthette az előző napon korai rajtért kapott rengeteg pontját, és a második helyen áll. Scharf Máté a harmadik helyen a legjobb U16-os korosztályos fiú, egyenletesen jó, megbízható teljesítményének köszönhetően megérdemelten. Őt Gecse Balázs követi a listán (U18), aki három

futamot is megnyert, de a korai rajtos futama mellé egy huszadik hely is becsúszott.

A 420-asok mezőnyében az élmezőny a korábbiakhoz képest a harmadik-negyedik helyen változott lista, illetve Gyapjas Zsombor és Ziegler Kristóf markánsan feltörte az első három futam után volt pontazonosságot. Két futamot is megnyertek azóta, és az előnyük kilenc pontosra hízott Péch Lóri és Bagyó Áron előtt. Polgár Lukács és Rácz Levente ismét nyert futamot, ám az egyenletesebben teljesítő Boros Gergő – Simó Márton kettős elorozta a harmadik helyet. Sőt, Péchék nyakán vannak, csak egy ponttal mögöttük. A 470-esek sovány négyhajtós mezőnyében, ahol a hajók az első három futamon mindannyiszor ugyanabban a sorrendben értek célba, a helyzet lényegében változatlan maradt. Az összetett állása változatlan, mindössze a napi első futamban Weinber Zsófia és Böröcz Berta a második-harmadik helyen osztozva legyőzte a Borsos-Serke kettőst. Utóbbiak viszont az utolsó futamon borították a kialakult rendet, mert legyőzték a hat

futamon első Gyapjas Balázsékat. Az utolsó napon a reggel tíz tájt frissülni kezdő, de rövidesen végelgyengülésnek induló délnyugati szélben mindkét pályán sikerült kiszorítani még egy-egy futamot. A sikeres teljesítéshez azonban sakkozni kellett a pályarövidítésekkel és befutókkal. Az A-pályán a Laser Radiálok a külső kör alsó kapujánál futottak célba, a 470-esek és 420-asok ugyanebben a szakaszban fenn a kreuzbójánál, míg a Laser 4.7-esek a második cirkálós szakaszuk végén, a belső körön fejezték be a futamot. A B-pályán a Cadetok végig mehettek a pályájukon, az Optimisteknek pedig rövidítették Sípós Mátéék. Az utolsó futam már nem borogatta fel jelentősen a kialakult sorrendet.

A parton töltött időt, – ami volt, hogy egy egész álló nap is volt – különböző elfoglaltságokkal színesítették. Volt tombola, érdekes és szép ajándékokkal, foci, kötélhúzás, fürdés, biliárdozás, de a hatalmas gyereksereg kifárasztásának a versenyzés tűnt a leg-hatékonyabb módjának. ▶

# Fékezetlen habzás

## Tecon Kupa a Speedy-ről

**■** Hét hétvége, az hét hétvége... ennyi telt el liberázás nélkül. Most viszont eljött az idő. Már pénteken szorgos készülődés előzte meg az indulást a kikötőben, szelműszer szerelés, csapat megbeszélés...

Szombat reggel 6-ra tűztük ki a kezdést, mindenki kissé álmosan érkezik, hideg van, de szép lassan felveszi a csapat a tempót és jó ütemben, gyorsan elkészül a hajó. Indulás előtt egy utolsó eligazítás, posztok átbeszélése és végre indulunk. Rövid vonta után vitorlák fel és vitorlázás Füred felé, meglepően együtt mozog a trapéz, jól működnek a schottok és egész jó sebességet tudunk menni. A rajthoz közeledve fordulunk párat bemelegítésként és letalpalunk. Itt volt idő enni, inni, kicsit felkészülni a hosszú versenyre. Átbeszéltük a taktikát, kik az ellenfelek és elindultunk vitorlázni.

Ahogy ez ilyenkor lenni szokott, rajtnál beragadtunk, összezártak előttünk, irány a tiszta szél, sebesség keresés. Kijöttünk a mezőnyből és szépen felvitorláztunk az élmezőnybe, Sirocco hatalmas magas-

ságfőlényben felettünk, Nautic 370-ekkel harcolunk. A Zamárdi előtti bóját a 10. hely körül vesszük. Nehéz menet következik sok fordulóval át a csövön Földvár felé. Nagyon versenyzünk a Paquita-val, közeledünk a Lillafüred-re. A nyugati medencébe érve code0 fel, gyorsulunk, de nagyon tompák vagyunk az éles menethez, magasságban megint sokat veszünk, visszaelöz a Paquita, elmegy egy X-35-ös.

Földvár után irány a következő bója, feljövünk a negyedik helyre és ekkor döbbenünk rá, hogy behozhatatlan, több kilométeres előnyre tett szert a Sirocco. Bójavétel után indulunk vissza a szoros irányába, nagyon lassan közeledünk a harmadik helyen vitorlázó Nauticra. A Sirocco már a komp magasságában jár és spinakkert húztak. Kisebb megbeszélés után genakker fel, nem áll ki, levételnél beúszik a hajó alá, halásznak. Pár percbe beletelt, mire összekaptuk magunkat és code0-at húzunk. Jó döntésnek bizonyult, előttünk totál szélcsend, szép csendben, méterről méterre ledolgozzuk a hatalmas hátrányunkat.

Visszaérve a keleti medencébe már mi vezetünk és folyamatosan nyúlunk el a többiektől, de megint eláll a szél és taktikai háború következik. Mögöttünk a szél összefújja a mezőnyt. Tihanyi partnál nagyon közel egy Melges vitorlázott nagyszerűen privát szélben, a Sirocco pedig indult a nyílt víz felé. Átmenetet választottunk, próbáltuk fogni mind a két hajót. Előttünk frissülés, egyértelmű, aki hamarabb beér a szélbe, az nyer. Mi kapjuk el elsőként a szelet, de mögöttünk közvetlenül jön a Melges. Páros verseny következik, egy libera és egy melges között. 500 méterrel a cél előtt elment előttünk a Melges, mindenki arcán lefagyott a mosoly, kicsit később halzolás és irány a Melges után. Ők genakker, mi code0, beérjük őket és pár taktikai manőver után visszaelözzünk és elsőként haladunk át a célvonalon.

Bízunk benne, hogy sikerül a szezon végét eredményesen zárunk és ezúton is szeretnénk megköszönni a taktikusunknak a szombati jól időzített döntéseket. Találkozunk a Következő hétvégén. ▶ *Nánási Balázs*





HANSE

325

VITORLÁZÁSRA  
KÉSZEN

# MAXIMUM

Kiinduló árért, teljesen felszerelve

KATTINTSON  & SPÓROLJON MAXIMÁLISAN

## HANSE 325 MAXI KIADÁS

Hogy a 2013/14-es vitorlás évad is jól induljon, olyan ajánlatot találtunk ki Önnek, amit valószínűleg még sosem kapott. Engedje meg, hogy megismertessük Önnel a HANSE 325 MAXI KIADÁSÁT. Ennek lényege, hogy Ön vitorlázható hajót kap alapárért, vagyis nem kell semmilyen extrát választania árlistánkról. Nos?

# A rendőri szigor, és a Folkeboot találkozó

Szutor Ferenc

EGYRE KEDVELTEBB TÍPUS A BALATONON A FOLKEBOOT. MI SEM BIZONYÍTJA EZT JOBBAN, MINT HOGY A HARMADIK ALKALOMMAL RENDEZETT TALÁLKOZÓN 9 HAJÓ TÖBB MINT 20FŐS LEGÉNYSÉGE VETT RÉSZT, RÁADÁSUL IDÉN ELŐSZÖR VALÓDI HAJÓOSZTÁLYKÉNT!

Van egy szokásunk, ami már-már hagyomány. Minden évben más hajó látja vendégül a többiekét. Idén a Póstásra esett megtiszteltetés így augusztus egy forró hétvégéjén a balatonfűzfői Marina Fűzfő kikötő adott otthont az északi vizekről érkező hajóknak. Szombat délután a távolság függvényében sorra megérkeztek a vendégek. Könnyű dolga volt annak, aki a szomszédos fűzfői kikötőből, vagy Keneséről érkezett és igazán nehéz annak, akinek a szélcsendes kánikulában Keszthelyről, vagy Móriáról kellett átküzdenie magát a tó keleti csücskébe. Persze nem bízták a véletlenre a távolról érkező hajósok. Már péntek este útnak indultak, hiszen a csak a „menetrend szerint” közlekedő „víztaxik” tehetik meg, hogy a csendre, a környezetre és a hullámokra fittyet hányva keresztülmotozzák a tavat.







A szabályoknak megfelelően vitorlával indultak hát útnak, és ezzel közel Lelléig jutottak. Este tíz óra elmúlt, a szél pedig végképp alábbhagyott ezért motort indítottak. A terv az volt, hogy a Porthole kártyával is használható (bár Keszthelytől egyel távolabb eső) Bavaria Yacht Klubban töltsék az éjszakát. Ekkor kanyarodott mögéjük a rendőrmotoros és a „Szolgálunk és Védünk” jelige sajátos értelmezéseként azzal alapozták meg a vízirendőrök és a vitorlázók közötti jó kapcsolatot, hogy 5.000 forintra büntették a vitorlást, amiért szélcsendben nem a legközelebbi, hanem az egyel távolabbi kikötőbe mentek kikötni.

Igen. Ez olyan történet, amit konkrétan nem hisz el az ember, amikor hallja. Elintézzük egy legyintéssel, hogy nem, nem, ugyan... ez csak valami félreértés... biztosan ellenálltak az intézkedésnek, vagy egészen Keszthelytől motoroztak, egy lopott, papírok nélküli hajóval, részegen, három 14 év alatti gyermeket vontázva, mentőmellény nélkül, fekete gömbbel az árbocon, horgonyfényt égetve.

Nem, nem ez történt. Az történt, ami konkrétan lesokkolt mindenkit, aki hallotta. Az történt, hogy amikor egy hajós vállalja, hogy egy jó hangulatú találkozó kedvéért átvitorlázza a Balatont 2 nap alatt, akkor 15 perc motorozásért megbüntetik, miközben egy közkedvelt „kuponos” oldal „önfeledt száguldozást ígér a Balatonon hatalmas kedvezménnyel”, és az teljesen szabályos.

Tudom, a vitorlás szövetség fontos feladatai közé tartozik, hogy megállapítsa egy Libera klasszikus mivoltát, vagy hogy eldöntse egy bajnokságot 2 vagy 100 hajóval lehet megrendezni. Azért vegyük észre, hogy ezek a kérdések néhány tíz esetleg száz hajó érdekeit képviselik, vagy nem képviselik.

Ezzel szemben a vitorlások motorhasználatának tiltása a jelenlegi formájában minden ésszerűségnek ellentmond, és a teljes vitorlázó



társadalomra hatással van. Aki egy hétfélig túra után haza szeretne menni, az hazamegy. Aki egy versenynevezést nem szeretne lekésni, az odaér. Akinek szimpatikusabb az egyel távolabbi kikötő, az ott fog kikötni. Ez mindig is így volt, és mindig is így marad. Le lehet pecsételtetni az indítókapcsolókat és el lehet kobozni a berántó zsinórt, lehet büntetni össze vissza, csak épp nincs semmi értelme.

A Balaton pedig nem a 4-5 csomóval poroszkáló és óránként 1-2 liter üzemanyagok fogyasztó vitorlásoktól lesz hangos és szennyezett, hanem azoktól a többemeletes jachtoktól, amik ennek a tízszeresét tudják úgy tempóban, mint fogyasztásban. Csak halkán jegyezném meg, hogy ha majd egy ilyen emeletes ház nagy magabiztossággal átrobog egy parttól eltávolodott úszó fején, akkor nyilván az úszó lesz a hibás, mert túl messzire úszott egy olyan tavon, ahol egyébként TILOS, illetve „szigorúan szabályozott” a belsőégésű motorok használata.



Persze tudom... keverem a szabályozást és a rendőri jogkö-  
röket, mert a rend őrei nem mérlegelhetnek. De azért lássuk  
be, hogy mégis. Talán beszélhetek a vitorlázók nevében, ami-  
kor azt mondom, hogy igenis szeretnék betartani a törvényt.  
Igenis rossz érzés a Kékszalag 40. órájában motort indítani, és  
visszamotorozni Füredre tudva azt, hogy ez törvényellenes. De  
az ésszerűtlen szabályokat nem lehet betartani, és nem is fogja  
soha senki.

Elég az hozzá, hogy eltartott néhány pálinkáig, amíg felül  
tudtunk kerekedni az eseményeken. A szomorú hangulatot  
azért csak feledtette a Babgulyás gazdagon a'la Gandalf, és  
a Mormota féle marhapörkölt, amihez korlátlan italfogyasztást biz-  
tosítottak a jó előre betárazott hűtőtáskák. Mindenki hozzájárult  
valamivel a hangulathoz, ha mással nem hát azzal, hogy eljött!

A kitartóbbak hajnalig próbálták megkeresni a készletek hatá-  
rait, de ez érthető okokból egyre nehezebben ment, így fel kellett  
adni a küzdelmet.

Vasárnapra túraverseny volt az előirányzott program. A Sirály  
teraszán rendezett kormányosin kitértük az Almádi – Füred  
pályát aminek neki is vágunk, de sajnos a szél elállta miatt le  
kellett lőnünk a futamot. Hogy hogyan jutottunk vissza Fűzfőre  
Káptalanfüredről a tükör sima vízzen azt inkább le sem írom, mert  
a még meg sem született gyermekemet is perbe fogják majd  
miatta.

A találkozó ezzel együtt igazán jól sikerült, és jövőre is lesz!  
Természetesen Máriafüredön! Addigra talán nem csak észSZERŰ,  
hanem valóban használható lesz a szabályozás. Mert a remény  
hal megy utoljára. •

# Hajót béreltünk

Kövendi Eszter

ILLETVE SOSEM BÉRELTÜNK VOLNA, HA A BARÁTNŐM NEM KAPOTT VOLNA EGY SZABADON FELHASZNÁLHATÓ, EGY NAPOS HAJÓBÉRLÉSRE SZÓLÓ VOUCHERT, HAJÓVEZETŐVEL, ALL INCLUSIVE.

Ez olyan jól hangzott, hogy rögtön bejelentettük, hogy nincs szükségünk skipperre, és rácsaptunk apuval a kapitány-hajósinas szerepre. Egy napos bérlés lévén, főleg főszezonban csak hétköznapra akadt időpont, ami külön jó volt, mert augusztus van, mégis élvezhettük a kellemes tömegtelenséget, ami még Badacsonyra is jellemző volt.

Béreltünk már hajót a horvátoknál, érdekes volt ilyen szemmel nézni, mi, hogyan működik idehaza. Nem kellett csalódnunk. A kikötő európai, az iroda, ahol be kellett jelentkeznünk, szintén. A hajó teljesen új, szinte érintetlen, rajta a kényelmi vitorlázás legújabb vívmányai: lehajtható fürdőplatform, ami hatalmas napozóteret nyújt, roll-grósz, ami, mondhatom, tényleg nagyon kényelmesen kezelhető. Most használtam ilyet először, és averzióim ellenére nagyon kellemeset csalódtam. A betekerhető nagyvitorla a szabad alsóélel, függőleges latnizással egyáltalán nem megy a hajó menettulajdonságának rovására. És baromi könnyen kezelhető. Ezen kívül a Bimini és a Sprayhood is kellemesen árnyékol. Utóbbi ugyan zavart a kilátásban, így lehajtottuk.

A hajóra lépve az első, ami feltűnt, hogy egy előttünk lévő bérlő sikeresen felhúzott egy horgonyzási jelet visszahúzó szár nélkül a szálingra, amivel nemcsak ciki lett volna kimenni, de egy felhúzókötéllal kevesebbel indultunk volna útnak. Ahogy kiejtettük a szánkon, hogy ez probléma, már ott is termelt Vaszil, hogy majmokat megszegyenítő sebességgel csimpaszkodjon fel szabad kézzel az árbocra úgy, hogy a gömb a megérkezésétől számított alig 2 percen belül a kezünkben legyen.



Úgy van ez egyébként, hogy minden hajós esemény, legyen az hajó-bérlés, csapatépítés, verseny, vagy családi túra, onnantól válik kellemes élménnyé, amikor szél van. Mondhatnám úgy is, hogy a szél sok mindent elfeledtet az emberrel. Elfeledtet az, hogy amikor a 9.00-18.00 óráig tartó napi bérlési időtartam alatt a figyelmetlen bérlő a „mikor mehetek” kérdésére azt az információt kapja, hogy bármikor, ami egy nem vitorlázó bérlőben azt a látszatot keltheti, hogy akár egy délutáni kétórás sétahajózással is beérheti. Azt, hogy ha a bérlő jó szélben úgy érzi, hogy meszebbre menne, vagy már el is ment és visszafelé leáll a szél, vagy esetleg csak nincs szíve otthagyni a jó szelet, szigorúan maximum egy félórás késést engedélyeznek. Jó, ezt megértem, az ő munkaidejük is véges.

Ezt az apróságot leszámítva nagyon jól éreztük magunkat. Jó volt élvezni ezt a luxust, tényleg, van ennek is valami fílingje, ami talán úgy festhet le a magam számára, hogy az ember egy napra a tökéletes luxusban úrnak érezheti magát. Tetézte ezt még egy badacsonyi ebéd is, meg a társaság, a hangulat felfokozottsága. Hazafelé találkoztunk egy ugyanilyen 32-es Avantgarde-al, nyilván a cég másik hajója, unott skipperrel, nézelődő társasággal. Apu szemét persze azonnal a versenyház csillogtatta meg, rajta hát, vitorlázunk körbe, verseny! Kisvártatva sikerrel elé is kerültünk, bár akkor már láttuk, hogy a skipper is állítgat a vitorlákon. Tényleg körbevitorláztuk őket. Visszafelé egészen közel mentünk és olyasmit tettünk, amit nem sűrűn hall a Balaton. Egyházi énekeket énekeltünk két szólamban! A szomszéd hajóról állítólag annyira rácsodálóztak erre, hogy videózták.

Visszaértünk, kihasználva a megengedett félórás késést, ketten vártak és segítettek kikötni, ami nem a mi bénaságunkat jelezte, hanem azt, hogy itt tényleg törődnek az emberrel (jó, gondolom, volt már rá példa, hogy egyedül charterező lebontotta a fél kikötőt), mindent szépen visszahelyeztünk a helyére és hazafelé magára maradt a kis társaságunk egy csodaszép, napsütötte, szélfúttá vízen töltött nyári nap élményeivel a tarsolyában. Köszönjük ezt a jó kis élményt! •



# A boldogtalanság kékmadara

„EL KÉNE MENNETEK A KÉK MADÁRÉRT, EL KÉNE INDULNOTOK ÉRTE, UTATOK BÁR VEZESSEN A POKOLBA, VAGY VIGYEN FEL BENNETEKET AZ ÉGBE, MÉGIS MENNETEK KELL A MADÁRÉRT, A KÉK MADÁRÉRT EL KELL MENNETEK, ... NEM TUDOK MEGLENNI NÉLKÜLE...” RÉSZLET MAETERLINCK: A KÉK MADÁR C. MŰVÉBŐL.

Gerő András – Kövendi Eszter

## A HAJÓ TÖRTÉNETE

Wossala György és a Kékmadár elválaszthatatlan fogalmak voltak. Először az tűnt fel, hogy idén a Nábobbal versenyez, de egészen addig nem gyanakodtunk semmi különösre, amíg meg nem láttunk egy ponyva alatt árválkodó 30-ast a Balatonfüredi Yacht Club (BYC) nyitott „hangárjában”.

A ponyva alá kukkantva kiderült: az bizony a Kékmadár. Parton, szárnyaszegetten.

A Kékmadár a hetedikként épült a 30-asok történelmében, 1938-ban, Hurricane néven, dr. Tuss Miklós építtette magának a Kékszalagra. A hajó itt épült Balatonfüreden, Benacsek Jenő tervei alapján, cédrusfából. A Kékmadár nevet 1942-ben Heinrich Tibor, a kor egyik kimagasló vitorlázójától kapja. A hajó a nagy legendák közé tartozik: a legtöbb bajnoki címet, szám szerint 18-at, illetve Kékszalagon abszolút első helyet szerzi.

Történetünk 1946-ban kezdődik, amikor túlélve a háborút, az elhagyott javak listájára került. Ezeket a hajókat, tulajdonos híján a háború után elidegenítették, vagy államosították. Így került 1947-től a Balatonfüredi Vasas, majd később jogutódjának, a Balatonfüredi Sport Clubnak, majd Yacht Clubnak a birtokába és kezelésébe. Az ez alatt eltelt több mint ötven esztendő alatt idősebb és ifjabb Farkas László voltak legtovább a hajó kormányosai, idősebb Farkas tíz, ifjabb kettő bajnokságot nyert a hajóval, és az abszolút Kékszalaggyőzelmet is ebben az időszakban szerezte a hajó.

Ám az államosított, egyesületeknek átadott hajók karbantartása, felújítása nem volt szakszerű, elsősorban a megfelelő anyagok hiányoztak. Éppen ezért a hajók legtöbbje fokozatosan tönkrement.

A Kékmadár úgy tűnt megúsztá. A múlt század végén még a parton pusztuló hajóra 2002-ben – az elkövetkező 25 évre – a tulajdonos BYC használati jogot ad Wossala Györgynek. A hajó Garab Károly műhelyében 2004-ben újjáépül, hogy milyen mértékben és mennyire követve az eredeti állapotot az része a kialakult sajnálatos vitának.

E cikknek nem célja, hogy a rendkívül szerteágazó, szubjektív elemektől sem mentes ügyet tisztázza, legkevésbé sem szeretnénk egyik fél álláspontjával vitába szállni, vagy véleményt alkotni. Bár megpróbáljuk a két fél szempontjait ismertetni, nem titkolt szándékunk a hajó megmentése, függetlenül a vita kimenetelétől.

## MIÓTA NINCS VÍZEN A HAJÓ?

### **Böröcz Istvánnál, a BYC ügyvezető igazgatójánál érdeklődtünk először. Mióta nincs vízen a hajó?**

Tavaly ősszel kidarúztuk, leponyváztuk, és azóta itt várja a sorsa alakulását, próbáljuk megóvni állagát. De fogalmam sincs, meddig áll még itt, ugyanis a hajóval kapcsolatban jelenleg folyó perek sora egyre gyarapszik, illetve a másik féltől a Kékmadár létezése kapcsán furcsa információkat kaptunk. Ezek most abban is bonyolítják az ügyeket, hogy állítják, ez már nem is a Kékmadár, hanem egy másik hajó.

### **Hogyhogy? Ez nem is a Kékmadár?**

Egyre inkább elképzelhető, de erről majd a technikai bizottság és az ebben illetékesek döntenek.

### **Ez a hajó, ami itt áll a parton, tulajdonképpen kié?**

A mi álláspontunk szerint a Balatonfüredi Yacht Clubé, igaz a hajólevél jelenleg mást mutat. Wossala György az akkori elnökséggel szerződve 25 éves használati jogot szerzett rá a felújítás illetve a használat során több vállalás ellenében. Ezt követően Wossala György kezdeményezésére született a klubban egy határozat arról, hogy Wossala úr gyermekei a hajót az akkor meghatározott feltételekkel, és a Klubot megillető biztosítékokkal megvásárolhatják. Később arról szereztünk tudomást, hogy az e határozatban foglalt feltételek mellőzésével, többek között a közösen elfogadott ellenérték megfizetése nélkül, még számunkra nem tisztázott eredetű okiratok alapján bejegyezték a hajó tulajdonjogát Wossala úr gyermekei részére. Mi úgy gondoljuk, hogy az értékesítési szándék lebonyolítása így nem volt jogszerű, tehát az ügylet érvénytelen.

Hát ezen tulajdonjogi és egyéb jogi viták miatt áll itt a hajó, de mivel a peres eljárás még folyik, erről ennél többet nem is tudok mondani. De ez egy több, mint másfél éve húzódó vitás ügy.

Farkas László



**Böröcz István,**  
a BYC ügyvezető igazgatója

„De fogalmam sincs, meddig áll még itt, ugyanis a hajóval kapcsolatban jelenleg folyó perek sora egyre gyorsul, illetve a másik féltől a Kékmadár létezése kapcsán furcsa információkat kaptunk. Ezek most abban is bonyolítják az ügyeket, hogy állítják, ez már nem is a Kékmadár, hanem egy másik hajó.”

## Mi az, amit tudni lehet a perekről?

Egyelőre azt, ami publikus. Az ügyvel kapcsolatos levelünk a Magyar Vitorlás Szövetség 2013. május 10-i tisztújító közgyűlésén került felolvasásra, ahol Wossala úr – távolmaradva – egyedüli jelöltként elfogadta társelnöki jelölését, levélben közölte, hogy jelölésével kapcsolatban összeférhetlenség nem áll fenn.

Ezen a közgyűlésen a Balatonfüredi Yacht Club Elnöksége nevében az alábbi nyilatkozatot tette a klub jelenlévő képviselője:

*„Klubtársunk, Wossala György társelnöki jelölését illetve annak általa történt elfogadását a Balatonfüredi Yacht Club részéről aggályosnak tartjuk és a Szövetség jövőbeli működésére nézve esetlegesen hátrányos tényezővé válhat.*

*Wossala György és a Balatonfüredi Yacht Club, valamint Wossala György gyermekei között jelenleg vita van folyamatban a Kékmadár 30-as cirkáló tulajdonlása okán. Ezzel összefüggésben több polgári peres és egyéb eljárást indult. (...)*

*A napokban a bírósági iratokból tudomásunkra jutott, hogy Wossala György kérésére a Kékmadár felújítását végző hajóépítő nyilatkozatot tett a hajó építésének körülményeiről, és nyilatkozatában a hajóépítő az újjáépítés utáni állapotról már azt jelentette ki, hogy a hajó valójában már nem is a Kékmadár, hanem egy új tervek alapján készült új hajó.*

*Az eljárások kimenetele klubtársunk társelnökké történő esetleges megválasztása után az általa képviselt Magyar Vitorlás Szövetség megítélését is döntően befolyásolhatja, ezért kérjük, hogy a közgyűlést ezt fontolja meg és klubtársunk a jelölés elfogadását vonja vissza.”*

## **Az eredményt ismerjük, a Közgyűlés a nyilatkozat ellenére is megszavazta Wossala György társelnöki jelölését. Mi a megoldás?**

A megoldást kerestük sokáig, sokan, mégis jogi ügy lett belőle, ami nagyon szomorú. Nem mi akartuk így, mi egyszerűen csak szeretnénk választ kapni arra, mi módon került időközben az új bejegyzett tulajdonosok

(Wossala Úr gyermekei) birtokába ez a hajó, illetve arra, hogy ha ez valóban már nem az 1938-ban épült Kékmadár, akkor mi? És ez persze felvet még egyéb, osztályelírásban rögzített kérdéseket is, amelyeket jelenleg az MVSZ technikai bizottsága vizsgál. Ez a hajó nemzeti kincs, ami a klubunk védjegyét viseli magán, és mi ehhez méltóan szeretnénk rendezni a helyzetet, lehetőség szerint az etika, az erkölcs és a jog együttállásával.

Wossala György az irodájában fogad, amikor az ügyvel kapcsolatban szeretnénk volna megszólaltatni. Nem véletlenül. Még szinte fel sem tehattük előre megfogalmazott kérdéseinket, amikor egy dokumentumok másolatát tartalmazó dossziéval örvendeztetett meg bennünket. Egész pontosan 16 db olyan iratot – végzéseket, nyilatkozatokat szerződéseket, jegyzőkönyveket és tértivevény kópiákat – tartalmazott ez a csomag, ami az igaza alátámasztására szolgál.

„És ez csak egy töredéke az ügy dokumentációjának” – vigasztal. „A BYC folyamatosan bombázza a Bíróságokat, Önkormányzatot, Rendőrséget és Kormányhivatalt különböző keresetekkel, feljelentésekkel, fellebbezésekkel, melyek közül eddig egy sem akadt, amelyben nekik adtak volna igazat. Ellenkezőleg, minden eddigi Végzés, Ítélet, Határozat stb. egyértelműen elmarasztalja őket, két ízben még bírságot is kivetettek rájuk (összesen 250.000 Ft értékben), ennek ellenére megisméltódni látszik a 2002 előtti szituáció, amikor a Kékmadarat 7 évig a parton tartva teljes mértékben leamortizálták, olyannyira, hogy a tókesúlyon kívül egyetlen szálka sem maradt, amit a restauráció során felhasználhattunk volna.”

## **Hogyan kezdődött, mi a te történeted?**

A hajót a BYC megkeresésére 2002 és 2004 között Garab Károly műhelyében újjáépíttettem fel, saját költségemre, ezzel egyidejűleg vállaltam, hogy a BYC-be átigazolok és a továbbiakban Soling ill. 30-as cirkáló osztályokban a BYC színeiben versenyzek. Ennek fejében a BYC szerződésileg 25 éves használati jogot biztosított a Kékmadár cirkálón. A felújítás során a hajót az eredeti állapotnak megfelelően építették át, azt a Vitorlás







## Wossala György

„...ennek ellenére megisméltódni látszik a 2002 előtti szituáció, amikor a Kékmadarat 7 évig a parton tartva teljes mértékben leamortizálták, olyannyira, hogy a tőkesúlyon kívül egyetlen szálka sem maradt, amit a restauráció során felhasználtunk volna.”

Szövetség hivatalos technikai Osztály-felmérője 2004-ben felmérte és felmérési bizonylattal látta el. Mindaddig nem volt a klubbal semmilyen konfliktusom, amíg a hajó tulajdonjogát a fiaim nem szerezték meg, ezt is csak 6 év elteltével sikerült megtámadnia a vezetőségnek...

A hajó 2007 évben történt eladásának egyik oka a kikötői díj volt. Amíg csak használati jogom alapján versenyeztem a hajóval nem fizettem (és nem is számláztak) kikötői díjat, hiszen a hajó az ő tulajdonuk volt. 2007-től kezdődően, amikor a gyerekeknek eladták a hajót, a szabályosan megkötött (és ma általuk vitatott) szerződésben foglaltaknak megfelelően számlázták a mindenkori szint 50%-ában megegyezett kikötői díjat egészen 2012-ig. A díjat természetesen minden évben határidőre meg is fizettem (hiszen évente velem kötöttek szolgáltatási szerződést, és nekem számláztak). Ennek ellenére, legutóbb elkezdtek a gyerekeken is követelni a már teljes mértékben kiegyenlített díjat, sőt, külön pert indítottak azzal az indoklással, hogy a „gyerekek, mint hajótulajdonosok részéről a Kékmadár kikötői díja jogcímen az utóbbi 7 évben befizetés nem érkezett” De ezt talán nem is minősíteném...

Azt is megkérdezhetném: miért fogadtak el 2.200.000 (kettőmillió kettőszázezer) forint adományt, továbbá a BYC versenyzőinek ingyenes uszoda- és fitness használatot a Ramadában mind a mai napig, heti több alkalommal 2007- óta több, mint 10.000.000 Ft értékben lista áron számolva, ha a hajó tulajdonosváltása – ahogy ma állítják – be sem következett? Hiszen ezek a kondíciók az általuk ma érvénytelennek kikiáltott szerződésben lettek meghatározva.... És ha a hajó – ahogy ma állítják – az ő tulajdonuk, akkor miért számláztak 2007 óta kikötői díjat – és miért perelik a fiaimat „hajótulajdonosként” az egyébként általam már (miért is?) befizetett összegre?

Külön fejezetet érdemelhet a 2027-ben lejáró használati jogosultságom. Az erre vonatkozó 2002-ben megkötött szerződést mindezidáig senki (a BYC sem) vitatja, az a 2007-es adásvételi szerződésben külön meg is lett erősítve, így a tulajdonlás kérdéséről függetlenül nekem, mint a használati jog birtokosának folyamatosan versenyezni kellene a Kékmadárral és ebben a BYC folyamatosan és törvényellenesen megakadályoz. És ami a legszomorúbb, ugyan azok a személyek, akik egyszer már végignézték a Kékmadár pusztulását, most újra ugyan abba a folyóba léptek...

Eddig a történet. Van három szereplő. A BYC, amelyik szeretné, ha a legendás Kékmadár, mint egyetlen klasszikus hajó, amelyik a klub színeiben versenyez tulajdonjogilag is oda tartozzon. Vitatja a korábbi elnökség által hozott döntések jogszerűségét és az ezzel kapcsolatos dokumentumok egy részének hitelességét. Wossala György használati jogosultja a hajónak, de a felújítást követően úgy dönt, hogy az általa beruházott összegek és a klubnak nyújtott szolgáltatások elegendő erkölcsi muníciót is biztosítanak arra, hogy a hajó a családja tulajdonába kerüljön. Bár az okmányok szerint ez meg is történt, a BYC megtámadta a határozatot. Legvégül ott egy hányatott sorsú hajó, amiről már azt sem tudjuk, micsonda, és aminek a legkevésbé tesz jót a parti tárolás, a karbantartás elmaradása.

A kialakult vitában nem tisztünk és nem is akarunk semmilyen módon állást foglalni, de a hajó megmentése érdekében szeretnénk, ha a felek legalább egy fontos kérdésben peren kívül megegyeznének. Az interjúk során úgy éreztük, hogy talán itt nem olyan merevek az álláspontok, és a Bíróság ítéletéig valamilyen más biztosítékban is ki tudnának egyezni. Mivel mindkét félnek szívügye a vitorlázás, egyiküknek sem lehet érdekük ennek a gyönyörű hajónak a méltatlan károsodása.



## ÚJ IRÁNY

Javasoljuk, hogy a felek a Bírósági eljárástól függetlenül vegyenek részt egy mediációs ülésen, melynek előkészítésében szívesen részt vállalunk.

Ezzel kapcsolatban megkerestük vitorlázó társunkat, Winkler-Virág András, aki civilben üzleti és párkapcsolati mediátor, hogy ismertesse ennek a ma még nem nagyon ismert módszer alkalmazásában rejlő lehetőségeket.

„Ma azt gondolom, a mediáció az olyan esetekben tud hathatós segítséget nyújtani – legyen az párkapcsolat, üzleti ügy vagy épp egy iskolai konfliktus – amikor az érintett felek már nem tudnak őszintén beszélni egymással, vagy akár egyáltalán nincs meg a beszélő viszony. Ilyenkor mindenki a saját látásmódja, értelmezése szerint dolgozza fel az eseményeket, és a reakciók önálló életre kelnek. A két fél véleménye egyre távolodik, és beindul az a bizonyos negatív spirál: a negatív eseményekre még negatívabb válaszok érkeznek, és a helyzet eldurvul.

A mediáció egy lehetőség arra, hogy a spirál pozitív irányba induljon el, legyen egy pozitív élmény, egy precedens: ez maga a mediációs ülés. Ennek végén a felek írásos szerződést kötnek, és a tapasztalatok szerint jóval nagyobb arányban tartják azt be, mint a bírósági ítéleteket. Ezután már a feleken múlik, hogy élnek-e a lehetőséggel, és a mediációt követően megtartják a javuló tendenciát. A mediációban az a csodálatos, hogy a mediátor nem ad tanácsot, nem minősít, nem terel, végig független marad a teljes folyamatban, épp ez a szerepe. Ettől, és a meglehetősen konkrétan leírt szabályok betartásával abban segít, hogy maguk a felek kerüljenek olyan lelki állapotba,

hogy a megoldást és ne az újabb akadályt keressék. Az adott ügyben több szempontból is jó megoldás a mediáció. Sokkal gyorsabb és jóval olcsóbb, mint a bírósági folyamat, nem igényel ügyvédeket, és mindkét fél együttes győzelmével zárul. További fontos szempont a hajó sorsa, azaz, hogy függetlenül a felek aktuális hozzáállásától van egy objektív szempont, ami mindkét félnek fontos, és ez a megoldás irányába ható erő. A mediációnak ugyanakkor vannak feltételei: fontos mindkét fél önkéntes részvétele, valamint az, hogy a folyamat során nyíltan, őszintén és főként manipulációmentesen beszéljenek, viselkedjenek. És tartsák tiszteletben a mediátort, az általa megkövetelt szabályokat. A mediáció tehát nem pszichológia, vagy családterápia, se nem ezotéria, hanem egy több száz éves hagyományokon alapuló (indián törzsek, roma közösségek...) konkrét vitarendezési kultúra, amely alternatívát jelent a hagyományos, tehát állami konfliktuskezelésnek (bíróság, rendőrség, börtönbüntetés).

A mediátorok tevékenységét törvény szabályozza. Ma Magyarországon az lehet mediátor, aki szerepel a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium közvetítői listáján.”

Tisztelt felek! A Kékmadár néven lajstromozott szépséges hajó nevében kérünk benneteket, hívjátok fel a cikkben nyilatkozó mediátort, vagy bármelyik kollégáját, akiben mindketten megbíztok. Hagyjátok a Kékmadarat (vagy mit) repülni! •

*(A cikkben szereplő történeti idézetek forrása: Dulin Jenő – A balatoni Schaerenkreutzerek viszontagságos történetéről, 2006)*

*(A Farkas Lászlót ábrázoló kép a Balaton Repro Magazintól származik)*



# Új rekord született

Szegi József

NEM IS TUDOM, HOGYAN SZÜLETETT AZ ELHATÁROZÁS, HOGY A KONNEKTOR NEVŰ WIA345-ÖS ELEKTROMOS MEGHAJTÁSÚ HAJÓNKKAL, EGY FELTÖLTÉSSEL ELSŐKÉNT MEGTEGYÜK A TÖBB, MINT 150 KM-NYI BALATONKENESE – KESZTHELY – BALATONKENESE TÁVOT. TALÁN A TAVALYELŐTTI BALATONKENESE-KESZTHELY TÁV 8 ÓRA 47 PERCES MEGTÉTELÉNEK FELÜLMÚLÁSA ÖSZTÖKÉLT ERRE. LÉNYEG, HOGY MINDEN ELŐZETES HÍRVERÉS NÉLKÜL 2013. AUGUSZTUS 17.-ÉN 19 ÓRAKOR NEKIINDULTUNK BALATONKENESE BFYC KIKÖTŐJÉBŐL A REKORD KÍSÉRLETNEK. SZINTE VÉGIG SZÉLCSENDEN, A MOTOROK HALK DURUJSOLÁSA MELLETT FOGYASZTOTTUK A HÁTRALEVŐ TÁVOLSÁGOT.





22 órakor áthajóztunk a tihanyi átjárón, némi többlet energia elfogyasztásával sikeresen kicseleztük a kompokat. 4 óra 57-kor értük el a keszthelyi BAHART kikötőt. Jóleső érzés volt, hogy a mólón a kora hajnali órák ellenére Bódis Pista barátunk és lányunk vártak, hogy fényképfelvételükkel is hitelesítették a keszthelyi móló „érintését”.

A visszaút elején a felkelő nap fénye feledtette a fáradtságot. Az akkumulátorok energia-szintjét folyamatosan összevetettük a hátralevő távolsággal. Szerencsére volt egy-két százaléknyi tartalékunk. Ezt visszafelé a tihanyi kompok és a zsúfolt hajóforgalom miatt sajnos felhasználtuk, sőt némi mínuszba is kerültünk.

Az út legizgalmasabb része az utolsó 2 kilométer volt. Már közel látszott a cél. Az energiaszint mutatója nullát mutatott, mind a két akkumulátor csomagban. Szerencsére volt még némi nafta bennük a hajócsavarok lomha forgatásához, de számoltuk a métereket, elég lesz-e, vagy a kikötő bejárata előtt vallunk kudarcot.

17 óra 58 perckor hajóztunk be a kikötőbe 22 óra 58 perccel az elindulásunk után. Kikötőhelyünkre csak a hajó lendülete vitt be, lelassításunkról a fogadásunkra összegyűlt barátok, hajóstársak segítő keze gondoskodott.

**Utószó. Sikerült. Mi is?** Mindenkinek természetes, hogy egy elektromos meghajtású autónál a legfőbb paraméterként az egy töltéssel megtehető távolságot adják meg. Ez a paraméter immár a széria akkumulátorral ellátott WIA 345-ösre is megadható. Hasonló adatot a világhálón egyetlen típushoz sem találtunk

**Mi kellett a sikerhez?** Mindenekelőtt egy jó hajó. A jó hajó paramétereinek pontos ismerete, és egy jó adag elszántság.

**Mire volt jó?** Ezzel az utunkkal is bebizonyítottuk, hogy a Balatonon is létjogosultsága van az elektromos meghajtású hajóknak. •



# Közösségi média mened- zser kiskaté

Avagy hogyan közvetítsd csapatod Kékszalag élményeit?

Óry Beáta

„KÖZÖSSÉGI MÉDIA MI?! SZÓVAL FACEBOOKON POSZTOLGATNI EGY ÁLLÓ NAP? UGYAN MÁR, EGY ÖTÖDIKES IS TUD ILYET!” – GONDOLJÁK SOKAN ERRÓL AZ ÚJ SZAKMÁRÓL.

Ha egy vitorlás csapat ismertségének növeléséről, marketing erejének meghatározásáról van szó, akkor mégsem mindegy, hogy milyen minőségben valósul meg az online jelenléte. A közösségi média menedzser megválasztja a csapat virtuális személyiségét, hangnemét és biztosítja, hogy könnyen megközelíthető legyen: válaszol a rajongók kérdéseire, kezeli a tartalmakat, amikre a követők reagálnak majd. Esetünkben az sem árt, ha van tapasztalata vitorlás terén.



A Kékszalag hetében pár napra átvettem e feladatokat egy dobogóesélyes hajó (ami valóban dobogós lett) Facebook oldalának kezelőjétől, megfejelve egy tudósító funkcióval is a verseny napjára. A megbízatásom arról szólt, hogy közvetítem az oldal követőinek a Kékszalagot a csapat saját szemszögéből, tehát folyamatosan feltegyem az adott hajóval kapcsolatos történéseket, fotókat, mini interjúkat, a verseny állását az oldalra, fogadjam a rajongók megjegyzéseit és reagáljak rájuk. Saját élményemmel átszöve a következő pontokat írnám egy kiskatéba\*:

- 1. Kezdjük egy evidenciával:** ha ilyet vállalsz, csináld a partról. Mivel ez nem a Volvo Ocean Race, a Balatonon egy kifejezett versenyhajón nincs annyi hely, de még egy „bútorszállítón” sem nézik jó szemmel a felesleges súlynak számító tudósítót, aki verseny közben csak a netbookon gépel, sőt a kísérő motoroson sem ideálisak a feltételek.
- 2. Ugyanúgy végig fogsz menni** a Balatonon hosszában oda meg vissza a kedvenc hajóddal párhuzamosan, mert ha a 'szövi sátorban' izzadod végig a gépen kockulva a versenyt, az nem is igazi tudósítás.
- 3. Akkor fogadd el a felkérést, ha a lelkesedésed** meg tudod őrizni a befutásig, még ha a szervezők, a nézők, esetleg a fáradt csapat már nem is.
- 4. Szívesen csinálod,** de nincs légkondis furgonod és média csapatod? Minek ide nagyozolni, megy ez minimálban is.
- 5. Akkor élvezetes a tudósítás, ha elég sűrűn** jelenik meg az oldalon az első kézből érkező releváns információ (gondolva azokra is, akiknek nincs szélessávú netjük az élő közvetítést nézni), ezért gyakorold be előre, hogy bármilyen helyszínen és testhelyzetben, külső körülményektől nem befolyásoltan tudj gépelni, pl. mozgó járműben, móló végén, kilátó tetején, géppel a kezében loholva, stb.
- 6. Készülj fel kellő eszközparkkal.** Fogj egy aggregátort és kösd a hátadra, hogy tölteni tudj a netbookot, a mobil wifit, a fényképeződ és a telefont.
- 7. Gondold újra.** Töröld az előző pontot és kérj kölcsön ismerőseidtól egy szivargyújtós invertert, hogy abba dughasd a laptop töltőjét. Vedd észre és fogadd jól, ha a nap felénél az inverter túlmelegedett és nem képes több töltésre.
- 8. Tudatosítsd magadban, hogy a combodat szét fogja égetni a túlmelegedett laptop,** ezért elővigyázatosságból vidd magaddal mindenhol a kispárnád – ha már más nincs nálad, mivel másfél hét kempingezésre nem hoztál profi alátétet. Fogadd és ignoráld a furcsálló tekinteteket amint egy számodra kijelölt kikötő legvége felé masírozol párnával és lappal a hónod alatt, nyakadban távcsővel, mobilwifitől és telefontól dudorodó zsebes nadrágban.



**9. Vedd számításba, hogy a napon ülve nem látod a monitort,** ezért biztosíts magadnak egy mobil árnyékoló rendszert. Például vigyél magaddal egy nagy méretű nyári kendőt (szín és minta tetszőleges), hogy instant sátorként szolgáljon. Használati utasítás: a fejed és felső tested beborítva, a monitort árnyékban tartva, az alatt tudsz gépelni a tükröződést kiküszöbölve, szabadtéren.

**10. Hagyd figyelmen kívül a röhögéstől félrenyelő horgászokat** a közeledben, akik a kendősátor alól kandikáló laptop és láb szokatlan (és valljuk be, idétlen) látványán mulatoznak.

**11. Rohand végig a Balatont,** ha már egy rohanógép versenyszereplését tudósítod, és fogadd jól, hogy az autóban is használnod kell a kendősátrat, mert a nap legnagyobb részében másképp nem látod a monitort.

**12. Végy egy sofórt, akiben maximálisan megbízol** (tulajdonképp nem látod a sátor alatt, mikor hol vagy) és aki legalábbis sportosan vezet, kiválóan ismeri a kilátópontokat, odatalál, parkolóhelyet is szerez. Mellesleg túrd jól, ha a kocsiiban nincs léghűtő.

**13. A szöveges és képes posztokat váltogatva** próbáld türelemmel túlélni, hogy alapvetően az általad használt közösségi oldalt nem a folyamatos tudósításra tervezték. Így az oldal iránti nagy érdeklődés következtében intenzívvé vált netes forgalom miatt pár percbe is beletelhet egy kép megosztása, ami után azonnal frissítsd is az oldalt (további fél perc), különben lemaradsz az azóta érkező lájkokról és kommentekről, amikre reagálnod kell, hogy az „élő” voltát fenntartsd a szurkolókkal való kapcsolatnak.

**14. Vedd tudomásul, hogy a hajó fedélzetéről érkező inputokból tudsz elsősorban dolgozni,** így tiszteld azokat és fogadd úgy, ahogy jönnek. Például ne akadj fenn azon, hogy a mobiltelefon rádiónak tekintve, röviden elhadarják a részleteket és még hozzá is teszik: „ennyi”, majd leteszik; a visszahívás pedig haszталannak bizonyul. Elvégre hajóznak, nincs ilyenekre idejük.

**15. Legyél kódfejtésben és emlékező képességben erős,** hogy az elhadart hangsorból tartalmas és valóságúen pontos posztot gyárthass.

**16. Mozgósítsd a motoros kísérőt** és hálásan konstataáld, ahogy helyszíni, mobiltelefonnal operáló képiporterré, plusz azonnali képküldő szolgáltatóvá avanszál, amikor a beígért profi képek nem érkeznek a megtervezett időben, mert csúnya az égbolt, nem lehet híressé tevő képeket készíteni utómunkálat nélkül, lemerült a laptop és különben is, ugyan miért nem teszed fel a tegnapi képeket az edzésről. (+1: Hogy kellően értékelhesd a munkájukat, ne utólag értesülj arról, hogy a fotósok saját kezdeményezésre, önkéntesen dolgoztak.)

**17. Az utazás, posztolás, kikötő végébe kirohanás, töltéslehetőség keresés** és telefonhívás fogadás sűrű szövetében viseld jól a csapatmenedzser leszúrását, aki biztos, hogy akkor néz rá az oldalra, amikor elérted a Balaton nyugati csücskét, tőled balra a nádas és a Zala torkolat, jobbra pedig csak kihalt nyaralók, de strand és étterem sehol, a géped akksija meg lemerülve, így épp kényszerű adásszüneted öt percét töltöd. Eközben tudd meg, hogy az almás telefonról kapott fotót az ablakos operációs rendszer kilencven fokban elfordítva jeleníti meg, és hiába forgattad át célszoftverrel, a közösségi oldalon most mégis ferdén jelenik meg.



**18. Vedd elegánsan az azonnali leváltásod belógatását** (persze lényegében segítőkészen, bár nem higgadtan belógatva, helyettesítésképpen, addig is), hiszen a 'bárki megcsinálja ezt így helyetted' paradigmát már átvettük. Ne bonyolódj bele a technikai nehézségek ecsetelésébe, és természetesen még gyorsabban szedd a lábad a következő konnektorig.

**19. Mosolyodat rendületlenül fenntartva** vedd rá a parttól távolabbi étterem tulajdonosát, hogy azt a biztosítékot is kapcsolja fel az óraszekrényben, ami áramot ad a vendégtérben felszerelt konnektorba, és lépj túl a kisebb szívrohamon, amit a túlmelegedéstől működésképtelennek hitt laptop töltőd okozott öt perccel azelőtt.

**20. A nap végén a megcsappant pénztárcádba** nézve vedd számba, hogy hányféle étterembe, bárba és kávézóba tértél be a Balaton körül kényyszerűségből, hogy kunyizz egy kis áramot az elektromos kutyüid töltésére és mellette persze elfogyassz egy italt vagy ételt alibiből.

**21. Időnként vedd észre, ha a keresztbe tett lábaid** egyáltalán nem a kényelmes ülés módnak a jele, hanem a szociális szükségleteid módszeres figyelmen kívül hagyásának.

**22. Meríts lendületet az oldal követőitől,** rajongóitól és szurkolóitól érkező pozitív visszajelzésekből, a csapatot lelkesítő hozzászólásaikból, pozitív hozzáállásukból.

**23. Élvezd ki a virtuális világ és a valóság mások által fel nem fedezhető találkozását** a befutásra várva, a világosítóktól áramot szerezve, a reflektor alatt a milliányi szúnyog közt állomásozva, amikor egy poszt feltöltése pillanatában azonnal lájkkal reagálnak a veled együtt a móló végén ácsorgó, kitartó rajongók anélkül, hogy ők tudnák, hogy pár méterre állunk egymástól.

**Zárszóképp** Kezeld helyén az egészet, hiszen a tudósítás olyan háttér- és kiszolgáló tevékenységek egyike, amiért érem se jár és a csapatképre sem vagy való, a munkád értéke majd a további versenyfelkészülés marketing vetületében realizálódhat. Az élményt meg már úgymint közelebb hoztad az oldal követőihez. És ez a lényeg. •

\*kiskaté: „Rövid összefoglaló, amely különféle ismereteket, tanokat, tételket általában rövid, egyszerűsített formában ismerteti.” (forrás: wikiszótár)





# Kell egy kis, sose növünk fel'!

Óry Beáta

AKÁRHOGY IS TILTAKOZUNK, IDEJE TÖBB RÉTEG RUHÁT HÚZNI NAPBARNÍTOTT BŐRÜNKRÉ, NINCS TÖBB GOFRI VADÁSZAT A BÜFÉSORON ÉS PAPUCSBAN SLATTYOGÁS A KIKÖTŐBEN, VÉGE AZ EGÉSZ HETES VITORLÁZÁSOKNAK, BEINDUL A SZÜLŐK SULI-FRÁSZÁ, VISSZATÉR A FŐVÁROSBA AZ EGET KORMOLÓ NAGY FORGALOM. ELJÖTT AZ ŐSZI SZÉZON, MEG A MUNKÁRA KONCENTRÁLÁS. DE!

De még egyszer, a nyár utolsó hetén kell valami tyűűű, valami juhú!, valami dejól, valami emlékezetes és ritka momentum, amit eltehetek az almáriumba. Például olyan, mint a Principessa nyílt nap. Ahova a jóbarátok még meleg tepsi sütit hoznak, a feleségek átérezhetik, mit csinál egész szezonban a párjuk, a csomagtartóból langalló és ágyas pálinka kerül elő, hogy megalapozza a baráti hangulatot és ahol kis izgalommal kevert lelkes mosollyal várják a vendégek, hogy kivigye őket a motoros a vízre.

Az ingerelárasztásos módszer a legbiztosabb út az emlékezetes élmények megteremtésére, úgyhogy a spontán rögtönzött motoros show, azaz a totál gázon repesztés közbeni hirtelen manőverek, a hullámkavarás, a dülöngélés és a patogás megteszi hatását. A résztvevők persze sűrűn figyelemmel vannak kísérve, hogy ki ne pottyanjana, de a fiúk a két motorcsónakban egymást heccelve kerügetik Hercegnőjüket addig is, amíg fel nem teszik rá utasaikat. Mielőtt átlépnénk



a Principessa fedélzetére, búcsúzóul kapunk még egy adag vízfröccsöt a nyakunkba, mialatt diadalittas indián szökelléssel hagy helyben minket a lelazult motoros vezető. A hangulatba ez belefért, sőt, voltak, akiket a délután folyamán később egy kis eső áztatott vagy a trapézzal sikerült alámerülniük, de így is zavartalanul mosolyogtak tovább.

A hajón beöltözés, rapid betanulás és már haladunk is. Nyugis 7,5 – 9,5 csomós tempót ad ki a szél, a Principessa legények türelemmel, jó hangulatban diktálják mikor melyik trapézfokra lépünk. Az idei szezonban először került vissza a trapéz a szeretett hajójukra, ez láthatóan felvillanyozza a legénységet. Együtt mozgunk a hajóval, figyelünk egymásra, egyszer csak egy csokis fogsorú elégedett mosoly villan a trapézon a balomról: a vendégeknek osztogatják a frissen kapott csokis-vajas-mogyorós sütit. Micsoda kiszolgálás! Azért, hogy óvják a biztonságunk, inkább csak halzolunk, mindig ott van valaki a szárnyon, folyamatosan tanácsokkal látnak el a trapéz kezelésével kapcsolatban mindenkit. «Szólj annak a hosszú hajú lánynak, hogy forduljon hátra, már csak ő hiányzik!» – dolgozik a profi fotós, mosolyalbum is készül. És hogy a hajóra invitált tapasztalt vendég se érezze azt, hogy rutinból megy ez, valahogy neki jutott a nehezített pálya, a trapéz az a része, ami a legjobban csúszik, így a talpon maradás igazi kihívássá vált.

«Bele tudok képzelni abba, hogy mennyi fizikai és szellemi meló lehet egy versenyen folyamatosan a topon üzemeltetni ezt a hajót.» – summázza az egyik mancsafttárs a megélését.

Felocsúdok az alig egy percnek tűnő élményből, mert jön értünk a motoros, hogy kivigyen a partra, és helyettünk újabb vendégek élvezhessék a principessázást. Visszafelé a hajótól nehezen elszakadni tudó hölgy-rajongó hangos sírást megjátszva, imitálva fejezi ki érzéseit, amire érkeznek is az adekvát reakció: egy flört-gyanús, lerohanós hajózzunk együtt itt és itt vigasztalás. Hiába, no, ezek a fiúk sose nőnek fel, a szívükben örök tinik. Kell is a játékoság meg a könnyedség, meg hát nyár van vagy mi, még utoljára.

A partról nézem újra a hajót, máris repetázhatnék kom támad. Talán majd jövőre. Addig is játsszunk! •



HANSE

385

**NAGY SEBESSÉGNÉL IS  
BIZTOS IRÁNYTARTÁS**

Hosszú vízvonal, tavi kíl  
Designed by judel/vrolijk & co

**TACK-VÁLTÁS A  
KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Integrált önváltó focok

**SZELLŐS ÉS VILÁGOS**

Minden kabinban testablak  
Fedélzetbe símuló nyitható nyílások

**ERGONOMIKUS  
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

Dupla kormány, lehajtható fürdőplatform,  
stabil cockpit asztal, széles ülések, mély  
rakodótér

**„EGYKEZES”  
VITORLÁZÁS**

A mozgókötélzet hátrafut  
a kormányállásig

LENDÜLETES CIRKÁLÁS



Video

325 <sup>new</sup> 345 355 385 415 445 495 545 <sup>new</sup> 575 630e

**PORTRÉ** · Nogay Dökmeci

# Nogay Dökmeci

17 ÉVES. 7 ÉVES KORA ÓTA VITORLÁZIK. EZ AZ ÉLETE, SEMMI MÁS. EGY FIGYELMETLENSÉG MIATT EGY EURÓPA- ÉS TALÁN EGY VILÁGBAJNOKSÁGOT VESZTETT EL.

KÖVENDI ESZTER



...KIMENT AZNAP A VÍZRE, ÉS VITORLÁZOTT EGY JÓT. NEM ÉRDEKELTE, MELYIK CSOPORTBA MENT KI, CSAK VITORLÁZOTT EGYET.

Honnan jöttél? – kérdezi tőlem mosolyogva. Mosolyog! Ez már eleve letaglózott. Külsőleg gyerek még, mégis, ebből a mosolyból éreztem, van valami bölcsesség ebben a gyerekekben.

**A Porthole Magazintól. Ez egy internetes magazin, helyi, magyar. Hogy vagy?** Szomorú vagyok, mert lehettem volna Világ- és Európa-bajnok. Két címet vesztettem el.

**Nogay Dökmeci a török válogatottal érkezett. Hosszú felkészülési időszak után ez volt számára a véghajrá, az „Í”-re a pont, az utolsó esély. Hónapokat edzett a Balatonon is, Arató Richárdal, versenyzett is már itt, ismerte a Balaton szeszélyeit. Az első kvalifikációs futamot megnyerte, mindenki sokat várt tőle, majd a második nap további 3 futamán egyszerűen elnézte a csoportbeosztását, és rossz csoportban érte el további 1,6,6 helyezéseit. Ezekkel a futamokkal fölényesen került volna az aranycsoportba és megnyerhette volna a VB-t. Hogy lehet ezt lelkileg feldolgozni? – kérdelem. Már megint mosolyogva válaszol.**

Örülök, hogy itt lehetek, örülök, hogy a válogatott tagja lehetek, hogy versenyezhetek a többiekkel, akik nagyon kemények és tapasztaltak.

**Nagy esélyesnek tartottak.**

Persze, a világbajnoki címért jöttem, ez volt az álmom, ezért edzettem.

**Milyen eredményeid voltak ezelőtt?**

Az elmúlt két év alatt két Európa Kupám volt a Balatonon, egy Olaszországban és egy Németországban, voltam egyszer második, volt futamgyőzelmem, de a legtöbbször sajnos mindig egy-egy ponttal csúsztam le az első helyekről, így maradt a harmadik, negyedik hely. Volt olyan is, hogy érvénytelenítették a nyertes futamomat és azért maradtam le. Szóval nem csak most voltam peches.

**Hogyan nézhetted el a csoportbeosztást?**

Talán a verseny alatti stressz miatt lehetett, vagy hogy túlságosan a versenyzésre koncentráltam, nem tudom. Pedig esküdni mertem volna, hogy a zöld pályán látam a nevemet.

**Annyira sajnálom.**

Ilyesmi bárkivel előfordulhat. Most velem fordult elő. Ennyi az egész. De jól vagyok, semmi gond. Az edzőmmel együtt szeretnék megköszönni, hogy a versenyirodában kedvesek voltak velem, még akkor is, ha semmit nem lehetett tenni az érdekenben.

**Mi lesz otthon? Nem veszik elő az edződöt majd ezért? Nem kellett volna neki is ellenőriznie a csoportbeosztásodat?**

Nem. Egyrészt örülök, mert az egyik csapattagunk Világbajnok lett, a többiek is jól mentek. Az edzőm nem hibázott. 17 éves vagyok, neki már nem kell ellenőriznie, mit, hogyan csinálók. Nekem kell vállalnom a felelősséget azért, ha hibázom. És én hibáztam.

**Nogaynak ez az utolsó éve ebben az osztályban. Ez volt az utolsó esélye. Azért készítettem vele interjút, mert megláttam aznap, amikor kiderült, hogy az arany helyett a smaragd csoportba került. Könnyes szemében megláttam, mi zajlik le benne. Azt hiszem, mindez végigpergett benne ott, azonnal. Mégis kiment aznap a vízre, és vitorlázott egy jót. Nem érdekelt, melyik csoportba ment ki, csak vitorlázott egyet. És edzőjével együtt köszönték a rendezést, meg mindent. Szerettem volna megmutatni, hogy mi van a dobogó alatt. Nogay azt mondta, megtanulta, hogy minden részletre sokkal jobban odafigyeljen ezentúl. És végül felhívta a figyelmemet a mellettünk a telefonját nyomkodó Cetil Anilre: „ő lesz világbajnok, vele készíts interjút!”**

**Miután az interjú elkészült, és mindenki elutazott, a következő héten történt az, hogy felkerült Nogay képe a kapcsolati hálóra, amely kapcsán büszkén hirdette, hogy megküzd a Radiallal. A képaláírás a következő volt: „Hey, Radial, challenge accepted!” – a kihívást olyannyira elfogadta és teljesítette, hogy hazájában az első verseny aranyat eredményezett a nagyobb hajóosztályban.**

**Valami gratulációfélét írtam neki, amire még egyszer megköszönte a szervezést, a szeretetünket, a gondoskodást, mindent. •**

**Kövendi Eszter:** Hallottam, hogy továbbmentél Radialba! Hajrá! Képzeld, az interjú hatására egész kis sztár lettél itt nálunk! Mindenki átérzi, mit érezhettél akkor és mindenki nagyon szorít neked a további vitorlás pályádhoz! Szóval mindent kívánunk neked, amit csak lehet ehhez kívánni! Jó volt téged megismerni!

**Nogay Dökmeci:** Igen, ma ültem át Radialba! Lefordítottam az interjút, amit írtál! Miután elolvastam, annyira meghatódtam, hogy majdnem sírtam! Köszönöm mindenkinek, aki hitt bennem és sajnált. Nagyon jó volt veletek találkozni és megismerkedni. Sziasztok! (- ezt már magyarul írta!)





# KI KORÁN KEL, ARANYAT LEL HANSE EARLY BIRD KEDVEZMÉNYCSOMAGOK



**100%**  
megtakarítás

augusztus 31-ig

**60.000.-** € -tól

EARLIEST BIRD

**75%**  
megtakarítás

szeptember 1–október 31-ig

**45.000.-** € -tól

EARLIER BIRD

**50%**  
megtakarítás

november 1–december 31-ig

**30.000.-** € -tól

EARLY BIRD

**Spóroljon gyorsan, sokat a Hanse-val**  
lenyűgöző ajánlatok a különböző csomagokon és extrákon

HANSE  
345

HANSE  
385

HANSE  
415

HANSE  
445

HANSE  
505

HANSE  
575

További információkért kattintson a [hanse.hu](http://hanse.hu) oldalra, vagy hívja dealerét a +36 20 935 7700 számon!

325 345 385 415 445 new 505 575 630e

# Vincz Tibor

1939-2013

Július 26-án, a Kékszalag második napján délután leállt a szél. Pedig Vincz Tibor talán sohasem indult a tókerülőn. Igazi kistavi vitorlázó volt.

A Velencei-tavon versenyzett, negyven éve ugyanazzal a Kalózzal. A Szárcsa Reinhardt György megrendelése alapján okumé lemezből 1964-ben épült a Velencei-tóra és persze élete során számos javításon és felújításon esett át. Rajtszáma születése óta 275-ös. Jól ismerik a Velencei-tavon kívül a Fertőn is, ahol csaknem minden Széchenyi Regattán versenyzett. Pontosan az első harminckilencen. Tavaly, a negyvenedik évben már nem lehetett ott, mert Tibi szívét éppen az orvosok tuningolták... Se ő, se a hajója nem nyert magyar bajnoki címet, se kiemelkedő országos versenyt. Csak ott volt mindig szerényen és csendesen.

Amint a gazdája. Na jó, aki ismeri, a „csendesen”-t biztos túlzásnak tartja, mert Tibinek világ életében erős orgánuma, jó humora és határozott véleménye volt. Az ilyen tulajdonságokkal bíró ember pedig ritkán csendes... Hál’Istennek. Aki kalózos és versenyzett a Velencei-tavon az elmúlt negyven évben, biztosan emlékszik rá.

Reinhardt György technikai jobb keze volt Agárdon, majd a Köfém edzője és mindenese. Tavaly az MVSZ örökös tagjává választotta a Közgyűlés. Iszonyúan büszke volt erre.

Az agárdi telep minden porcikájába beletartozik a szelleme. Nagyon fog hiányozni ő maga a Köfém teraszról is, ahol az utóbbi években a sarokban ülve térfigyelőként, az „Isten szeme mindent lát” felirat mellett mindenkihez volt egy jó szava, poénja, kérdése és számtalan színes története. •





Andre Paskowski  
1982–2013

## Kedves Barátaim!

Ideje elbúcsúznom. Az elmúlt években megtettünk mindent, de ez a harc nem az, amit én nyerek meg, még azzal a sok segítséggel sem, amit tőletek kaptam. Az együttérzések sokat segítettek nekem is, és a családomnak is e nehéz idő alatt. Energiát adott és motivált abban, hogy folytassam a küzdelmet és végül megerősített abban, hogy nem volt baj, hogy elétek tártam a betegségemet.

Az első pár hónapban akkora erő tartalékot tudtam felépíteni a testemre, hogy szinte végig hódolhattam a szenvedélyemnek, a szörfnek, a sok kemo és a műtét ellenére. Ezalatt az időszak alatt még jó eséllyel pályázhattam teljes gyógyulásra, de ilyen diagnózis mellett megpróbáltam átszervezni az életemet.

10 éves profi szörfös pályafutásom alatt ritkán töltöttem évente 30 napnál többet Németországban. Szüleim szinte több időt töltöttek velem a reptéren, mint otthon Hamburgban. Ezért is, meg azért, mert az utolsó filmemhez is rengeteg energia kellett, próbáltam minél többet együtt lenni velük. Meg akartam mutatni nekik a világ legjobb helyeit, meg akartam mutatni nekik, miért szeretem a munkámat annyira, és össze akartam ismertetni őket néhány jó barátommal. Nagyon élveztük ezeket az időket és hálás vagyok, hogy ezt átélhettük.

A legnagyobb örömöm az volt, hogy megismerhettem Carolinát, a barátnőmet és megadatott, hogy vele tölthessem életem leghosszabb időszakát. Leszámítva, hogy a betegségem ekkor már eléggé előrehaladott volt, nagyon jókat túráztunk és nem hagytam ki egyetlen hullámot sem. Ő végig velem volt, ez pedig nagyon nagy erőpróba egy embernek, amiért hálás vagyok.

Carolina és pár barátom fejezi majd be az utolsó filmem, a „Felszín Alatt” címűt, ezért a Facebook oldalamat meghagyjuk, hogy a filmmel kapcsolatos hírekről értesüljete.

Nagyon nehéz örökre elengedni valakit, remélem, hogy a szüleim, a barátaim, és legfőképpen Carolina hamar túllesznek majd a fájdalomon.

Ne legyetek túl szigorúak magatokkal, legyetek kedvesek egymáshoz és élvezzétek ki az élet minden egyes percét!

*Aloha, André*





## HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

HAJÓSBOLTUNKBAN MEGTALÁLHATÓ MINDAZ, AMIRE A HAJÓZÁSHOZ SZÜKSÉGE LEHET: HALRADAROK, HAJÓFELSZERELÉS, ZODIAC GUMICSÓNAK, SECUMAR MENTŐMELLÉNY, RTM KAJAK, YAMAHA CSÓNAKMOTOR, VILLANYMOTOR, JETPILOT JETSKI FELSZERELÉS, HAJÓALKATRÉSZEK, HAJÓZÁSI MŰSZEREK, HAJÓS CIPŐK, HAJÓS RUHA, ROZSDAMENTES SZERELVÉNY, KÖTÉL, KÖTELEZŐ HAJÓFELSZERELÉS, LOWRANCE HALRADAR, GPS, CSÓNAKEVEZŐ, PUFFER, CUPROLIN HAJÓFESTÉK, INTERNATIONAL HAJÓFESTÉK, HAJÓÁPOLÁSI CIKK, ÉTKÉSZLET, HAJÓS AJÁNDÉKTÁRGYAK, KÖNYVEK, GPS TÉRKÉP STB...

Webáruház:

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

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

Nyitvatartás:  
Hétfőtől–Péntekig: 9–17 h  
Csütörtökön: 9–18 h  
Szombaton: 9–13 h

# Clipper Round The World

GERŐ ANDRÁS

LONDON A VILÁG KÖZEPE

ELRAJTOLT A CLIPPER – KEZDETÉT VETTE A NAGY KALAND



# London a világ közepe

Ez még akkor is igaz, ha ez nem feltétlenül esik egybe a föld csakrájával, ami lássuk be, hogy az egyetemes vitorlázás nagy eseményeire amúgy sincs nagy hatással.

A Tower Bridge tövében megbújó kikötő, a Caterina Dock fogadta be a Clipper Round The World mezőnyének 12 db 70 lábas one design hajóját.

A vasárnapi start előtt meg pénteken elképesztő látvány tárult a látogatók elé. Mint egy hajógyári végszereldében átadás előtt, amikor egyszerre érkezik meg minden alkatrész, ételek es italok az útra. A hajók egy részén meg szorgosan laminálták, máshol az éppen megérkező vitorlákat tuningolják, kötelek tömege vár

hossz beállításra, fuxolásra. Látni lelkes csapat tagokat, ölükből varrógéppel tüsténkedni, de majd minden hajón fityeg egy-egy árbocra húzott önkéntes. A búcsú partit is erre a napra időzítették, hogy szombatira gusztusos környezet fogadja a 11 hónapos út előtt érkező látogatókat, családtagokat. Valóban, szombatira elkészültek a hajók és látványos parti programok szórakoztatták a nagyszámú kíváncsiskodót.

A hat magyar indulóból hárman teljes kört vállaltak, és hárman csak az út egy részén vesznek részt. Próbáltunk mindenkivel szóba elegyedni, ami részben sikerült is, de a több száz versenyző és a búcsú-

zó családtagok miatt ez nem volt egyszerű. A magyarok közül ötven egy hajón, a Jamaican lesznek, míg egy résztvevőnk külön hajón indul. Hogy miért alakult így, arról majd még külön beszámolunk. Sikerült kifaggatnunk a Jamaica szkipperét is. Előzetesen csak annyit, hogy minden hajón egy felkészült profi vitorlázót találunk, a többiek mind-mind vállalkozó kedvű amatőrök, akiknek többsége korábban semmilyen gyakorlattal nem rendelkezett.

Hogy ebből miként lesz hatalmas verseny, erről szólnak majd a beszámolók, az interjúk, és ezt szemléltetik galériánkban látható képeink. •



KÉPRIPORT



# Elrajtolt a Clipper – Kezdetét vette a nagy kaland

Meglepő, de tény, hogy kevesebb ember vitorlázta körül a Földet, mint ahány megmászta a Mount Everestet! Netán nagyobb kihívás lenne a földkerülés, mint a csúcsmászás? Állítólag ezen morfondírozott az 1968-69 évben először kikötés nélkül körbenavigáló Sir Robin Knox-Johnston is, amikor barátaival egy magashegyi túrán vett részt. Ha őket profi alpinisták fel tudják juttatni a csúcsra, akkor a Földet is meg lehet kerülni kalandvagyó amatőrökkel, ha ehhez megfelelő professzionális támogatás is szerveződik. Az ötlet nyomán 1995-ben megalakult a Clipper Ventures Plc és az általuk biztosított hajókon a verseny történetének 8 felvonása alatt több mint 3000 ember kerülte meg a Földet.

A szeptember 1-ei rajtra mintegy tizenkétezer ember volt kíváncsi, a Tower Bridge környéki rakpartokon egy gombostű alig ért volna földet. Az alkalom tiszteletére a legendás hidat kétszer is megnyitották, utat nyitva így

a hajóknak a London és a Tower Bridge által határolt területre.

A Clipper 13-14 versenyére 678-an neveztek, 448 férfi és 230 nő. A résztvevők többsége teljes kört vitorlázik, de lehetőség volt a 8 szakasz bármelyikére külön is benevezni. A vállalkozók között 6 magyart is találunk, 3-an teljes kört, a többiek résztávot vállaltak. A londoni rajt előtt ötünkkel sikerült találkoznom, a velük készült interjúkat hamarosan közreadjuk, mint ahogy a magyarok többségét irányító szkipperrel, Pete Stirlinggel, és nem utolsósorban a legendás vitorlázóval, Sir Robinnal folytatott beszélgetésünk is sok érdekes információval szolgál.

Az erre az alkalomra elkészült, vadonatúj 70 lábas one design flotta hajóin egyetlen profi vitorlázót találunk, a többiek bármilyen hihetetlen is, teljesen amatőrök. Sokan közülük még soha nem vitorláztak ezt megelőzően. A résztvevők 40 országból érkeztek, 230 szakma

képviselőjeként. Az eddigi versenyek során a Clipper hajói mintegy 2.6 millió mérföldet hajóztak. A hajók sebességpotenciálja sem megvetendő, már a korábbi 68 lábas hajókkal is megközelítették a 30 csomós sebességet.

A legénység tagjai egymást váltják a különböző posztokon. Ha csak a kormány mellett egy főre jutó időt nézzük, az alapján is legalább 3 hét folyamatos kormányzás jut minden résztvevőre.

Hogy mennyire nem gyerekjáték az út, azt mi sem bizonyítja jobban, mint a becsült várható napi energiafogyasztás, amit átlagosan 4800 kalóriára terveznek.

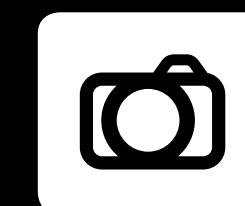
Az első szakasz Londonból a Franciaországi Brest-en keresztül az új olimpia fővárosába, a brazil Rio de Janeiro-ba vezet.

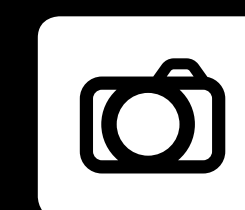
Az interjúkat, és a további beszámolókat a következő havi számban olvashatjátok majd. •



**A RAJT ÉS AZ AZT  
MEGELŐZŐ ÓRÁK  
KÉPEIT LEINER  
ANDRÁS KÉSZÍTETTE.**











# Hajdu Balázs ismét a Nemzetközi Finn Dingi Osztályszoövetség elnöke

Hajdu Balázst az észtországi Tallinban rendezett Finn Gold Cup világversenyszínelén tartott közgyűlésen választották újra elnöké.

A Nemzetközi Finn Dingi Szövetség a 2013. évi közgyűlésén egyhangú szavazással választotta ismét elnökévé Hajdu Balázst. A képen a szinte már történelmi ereklyeként számon tartott Finn Gold Cup díjjal látható Balázs a megnyitó-

ünnepség után, ahol az Észt Vitorlás Szövetség elnökével, valamint Tallinn polgármesterével együtt nyitották meg eseményt.

Ezen a találkozáson döntött a nemzetközi osztályszoövetség arról is, hogy a 2015. évi Világbajnokságot Új-Zéland, az Európa-bajnokságot pedig Split rendezheti meg. •



# AUDI Junior Optimist Cup – Koperi kitérő

DR. LÁSZLÓFY CSABA

HAT KVALIFIKÁCIÓS ÉS EGYETLEN MEDÁL-FUTAM – EZ A MÉRLEGE AZ AUGUSZTUS 16-18-ÁN MEGRENDEZETT HAGYOMÁNYOS KOPERI (SZLOVÉNIA) VERSENYNEK, AZ AUDI JUNIOR OPTIMIST CUP-NAK. HAZÁNKBÓL NÉGY FIATAL, **HÉJJA MARCELL, JENEY MÁTÉ, LÁSZLÓFY ÁBEL ÉS LÁSZLÓFY LEVENTE** VETT RÉSZT A REGATTÁN, MINDANNYIAN A SPARTACUS VITORLÁS EGYLET SZÍNEIBEN. A VERSENYEN KILENC NEMZET 164 VITORLÁZÓJA INDULT, AUSZTRIA, CSEH KÖZTÁRSASÁG, HORVÁTORSZÁG, LENGYELORSZÁG, MAGYARORSZÁG, OLASZORSZÁG, OROSZORSZÁG, SZLOVÉNIA ÉS ROMÁNIA KÉPVISELETÉBEN.

FOTÓ: LÁSZLÓFY CSABA



EREDMÉNYEK



Az időjárás-előrejelzések nem maradéktalanul bizonyultak igaznak, így a helyi rendezők is sokszor keresték a szelet. Az első versenynapon két futamot sikerült megrendezni, többszöri pályaátrakással, érvénytelenített futamokkal, több órás vízi várakozással. Szombaton azután megjött egy 15-20 csomós nyugatias szél, így semmi akadálya nem volt, hogy további négy futamot vitorlázzanak a fiatalok.

A Lászlófy-ikrek, Ábel és Levente, valamint Jeney Máté az arany csoportban folytatták a küzdelmeket vasárnap; míg Héjja Marci éppen csak, de átcsúszott az ezüst csoportba. Máté a szombati napon nagyon szépen ment,

bezsebelt egy 2., egy 3. és egy 4. helyet is a saját színében. (A kvalifikációs futamok során a versenyzők három színre bontva külön rajtolnak. A színeket sorsolással dönti el a rendezőség.)

Héjja Marci a várakozásnak megfelelően elől ment az ezüst csoportban, így az egyetlen vasárnapi futamban 3., míg összetettben az 53. helyen végzett a 164 fős mezőnyben. Marci azonban nem ment haza üres kézzel, mert egy One Sails OP-vitorlát nyert a sorsoláson. Vasárnap sajnos csak egyetlen medál-futam megrendezésére adott lehetőséget a kaporszakállú szélfelelős, így némi keresség után a rendezők feladták a küzdelmet és

egyetlen medál-futamunkkal ballagtunk a partra. A legjobb magyar Jeney Máté lett, aki végeredményben a 20. helyet szerezte meg.

Lászlófy Levente a 26., Lászlófy Ábel a 42. helyen zárta az idei AUDI Junior Cup-ot.

A versenyt egyébként a szlovén EB-ezüstérmes Rok Verderber nyerte, az olasz Luca Carsiotti és a szintén szlovén Klemen Semelbauer előtt.

Az ópésoknak és a többi utánpótlás-hajóosztálynak is fontos megmérettetés következik augusztus utolsó hetében, amikor az MVM SE rendezi az Országos Utánpótlás Bajnokságot Balatonfüreden. •





# Magyar fölény a világ legjobbjai között

MINDEN EDDIGIT FELÜLMÚLÓ MAGYAR SIKEREK SZÜLETTEK ALIG EGY HÉT LEFORGÁSA ALATT KÉT VILÁGVERSENYEN IS.



BYTE CII VILÁGBAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNY (PDF)  
BYTE CII NŐI VILÁGBAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNY (PDF)  
A VERSENY HONLAPJA



**VADNAI JONATÁN** A 15 éves. balatonfüredi fiú 9 éves korában, Balatonfűzfőn kezdett vitorlázni, bátyja, Benjamin mellé felzárkózva Optimist, majd Laser 4.7 osztályban is nemzetközi és hazai sikereket ér el, tavaly Európa Kupát nyert, idén Világ-és Európabajnok lett U16-os korosztályban. Édesapja támogatja, menedzseli, vezeti az elmúlt években immár közszereplővé vált Vadnai testvérpárt.

**ÉRDI MÁRIA** A balatonfüredi Lóczy Gimnázium 10. osztályos tanulója mindössze tavaly, tizennégy évesen kezdett vitorlázni, de mindjárt a magyar és nemzetközi élvo-

nalba került. Lélegzetelállító tempóban bizonyítja tehetségét, rátermettségét.

Ez a két fiatal megnyert mindent, amit csak lehetett a Byte CII Világajnokságon az USA-beli Newportban.

Vadnai Joni biztonságos vitorlázással, egy 4., és egy 9. hellyel biztosította be nagy fölényrel elért világbajnoki címét. A 12 futamból hatot megnyert, plusz egy győzelme volt a háromfutamos előversenyen elért első helye révén. Még kétszer volt második, és végül 19 ponttal verte a második helyen végző amerikai Henry Marshallt, 32-vel pedig a bronzérmes horvát Pavle Zivanovic-ot.

Érdi Mária az utolsó napon előzte meg a versenyben végig vezető holland ellenfelét. Mária volt az egyetlen lány, aki futamon a fiúk közé az első ötbe is többször be tudott kerülni, ráadásul futamot is nyert. (Helyezései az első ötben: 1., 3., 3., 4., 5.) Bár sokáig a második helyen állt a női világbajnoki címért való versengésben, végül fő ellenfelét a holland Van Aanholtot felőrölve 16 pontnyi előnnyel győzött.

A fiúknál és a lányoknál is 5-5 versenyző szerzett kvótát az Ifjúsági Olimpiára, amelyre 2014. augusztus 16–28-án kerül sor a Kínai Nancsing városában. Természetesen mindketten ott lesznek.



FILM: AZ ÉREMFUTAM AZ ÉSZT NEMZETI TELEVÍZIÓ KÖZVETÍTÉSÉBEN

## FILM: EGY HAJÓBAN ZSOMBIVAL AZ ÉREMFUTAMBAN

VÉGEREDMÉNY A MEDAL RACE UTÁN



BERECZ ZSOMBOR 1986-ban született. A VVSI-ben kezdett versenyezni. 2005-ben nyerte első felnőtt magyar bajnokságát. Az Európa-bajnokságon 2006-ban 58., 2007-ben 91. volt. 2008 februárjában 87. volt a világbajnokságon, amivel olimpiai kvótát szerzett. Az ötkarikás játékokon 29. lett. 2009-ben Európa kupán Olaszországban a hetedik, Franciaországban a negyedik helyen végzett. A melbourne-i világkupa-viadalon hatodik volt. A világbajnokságon 44. lett. A kontinensbajnokságon 25. helyen végzett. A következő évben az Eb-n 26., a vb-n 37. volt.

2011-ben a világbajnokságon elért 39. helyével olimpiai kvótát szerzett. Az Európa-bajnokságról 33. helyezéssel térhetett haza. 2012 márciusában Olaszországban Európa kupa-versenyt nyert. Második olimpiáján, amelyen futamon harmadik és negyedik helyezeket is futott, összesítésben 21. lett.

Az olimpia után finn dingi osztályban versenyzett tovább. 2013-ban az Európa-bajnokságon 14., a világbajnokságon hetedik lett. (forrás: Wikipedia)

A Tuba Zoltán fotóriporter által tavaly májusban a második olimpiájára készülő Zsombival készített **hangos fotóriportjában** sok mindent elmond magáról.

Berecz Zsombor a hetedik helyen zárta a tallini Finn Gold Cup világbajnokságot

2. helyen ért célba a Medal Race-en, a legjobb tíz versenyző dupla pontszámmal számító zárófutamán! Ezzel a Tallinnban megrendezett, ma véget ért világbajnokságon, az OLIMPIAI FINN osztályban két helyet előre lépve VILÁGBAJNOKI 7. helyet szerzett a 86 hajós mezőnyben.

Kevesebb, mint egy évnyi finnezés után Berecz Zsombor olyan eredményt ért el, amilyenre nem volt még példa a magyar vitorlássport történetében. Magyar finnes még

soha nem tudott bekerülni a világ egyik legerősebb versenyének tartott Finn Gold Cup élmezőnyében az első tízbe.

Az egyszemélyes Finn 1952 óta olimpiai szám. Berecz Zsombor július végén 14. lett a warnemüdei Európa-bajnokságon, de most még előrébb lépett.

A Finn Gold Cupon kilencedik helyen került be a Medal Race mezőnyébe, a legjobb tíz versenyző dupla pontszámmal számító záró futamába. Számos menőnek ez nem sikerült, többek között például az aktuális Európa-bajnoknak sem. Remekül versenyzett az Éremfutamon. Az első bójánál 5. volt, majd egyre előrébb jutott a világ legjobb finnesei között. A célba a 2. helyen érkezett, egyetlen másodperccel a győztes holland Postma mögött. Ezzel két helyet lépett előre az összetett világbajnoki listán. •

FORRÁSOK: WIKIPEDIA, MVSZ, FINNGOLDCUP.ORG, BYTECHAMPS.ORG, ORIGO.HU



# Talján ezüst a Peecassonak

A Centomiglia és Gorla tókerülő versenyek elő eseményeként hétvégén befejeződött Olaszországban a Garda-tónál az ASSO 99 osztály nyílt Olasz Bajnoksága, ahol a Szilvássy Attila kormányozta Petrányi – Peecasso egység 8 futam után, egyenletes teljesítménnyel a 2. helyen végzett.

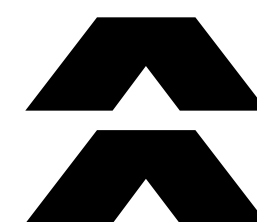
Kiélezett küzdelemben, 3-as és 6-os szelekben zajlott a kifogástalan rendezésű Olasz Bajnokság, ahol az 1. helyen, az olasz Omboni Zamboni, míg a 3. helyen a Leopold Fricke által kormányzott német egység vég-

zett. Az olaszok az Asso 99 egységek legjobbjait szedték össze a fedélzetre, míg a németek egész éves programjukat folytatva főleg a 470-es hajóosztályból érkezett friss legénységgel álltak ki, ami kiváló erős szeles vitorlázásukon látványosan mutatkozott meg.

A Petrányi – Peecasso csapata, először 2003-ban ért el ugyan itt nemzetközi sikereket az Asso osztályban, amit 2006-ban egy EB arany követett.

Kormányos: Szilvássy Attila, Legénység: Petrányi Zoltán, Szaplóczay Péter, Szutrély Gergely, Kaltenecker

Károly, Vigh Tamás. A Ford Petrányi támogatta Asso99 csapat a hajót innen viszi át az októberben 2-6. között zajló Európabajnokságra a Chiemsee-re. A német rendezők hihetetlen kedvezményekkel csalogatják a résztvevőket az müncheni sörfesztivál alatt zajló eseményre: 10 euróért szállást és ellátást ajánlanak és a főszervező Luitpold von Bayern herceg saját sörével vendégeli meg a csapatokat minden nap, de a hajók helyszínre szállításába is anyagiakkal szállnak be egyeztetés alapján. • FORRÁS: WILDJOE





# A Balti tengerről jövök, nem felejttem, míg felnövök

VEÉR BÁLINT

RIGA – SZCZECIN – ROSTOCK. TÚL VAGYUNK ÉLETÜNK LEGNAGYOBB ÉLMÉNYÉN – AZÉRT A TÖBBES SZÁM, MERT TUDOM, HOGY A MAGYAR CSAPAT 7 MÁSIK TAGJA IS UGYANÍGY ÉREZ. A FELKÉSZÜLÉS, AZ ODAJUTÁS, MAGA A VITORLÁZÁS, A VÁROSOKBAN A FOGADTATÁS ÉS A CSOPORTTÁRSAK MIND EGY FELEJTHETETLEN UTAZÁS SZERVES ALKOTÓELEMEI VOLTAK.

De kezdjük az elejéről. Még pár hónappal az indulás előtt, a Sail Training International (a nemzetközi szervezet, aki a Tall Ships Races-t szervezi) küldött egy listát a szükséges felszerelésről és mindenről, amit vinni kell erre a majdnem 2 hetes Balti-tengeri útra. Ahogy végigolvastam a listát, rögtön láttam, hogy a Balti-tenger nem tűr meg olyan felszerelést, ami egy langyos balatoni estére elég lenne, akár a vízben, akár a parton. Miután átgondoltam és kipi-páltam mindent, ami a listáról megvan, a vitorlás ruha után eredtem Budapesten. A Karolina úti Jóhajó vitorlás szaküzletben azonnal a segítségemre siettek és felöltöztettek. Megkaptam mindent, ami kellett ahhoz, hogy a fagyos Balti éjszakákat a tengeren túléljem.

Ez meglehetősen leegyszerűsítette a felkészülést, így hetekkel az indulás előtt már megvolt mindenem.

Pár héttel az indulás előtt a magyar szervező, a S.A.L.T. Hungary ([www.salt.org.hu](http://www.salt.org.hu)) szervezett egy nagyon informatív és hasznos találkozót, amin összeismerkedhettek egymással a magyar csapat tagjai. Miután minden kérdést megvitattunk, és átbeszéltük a dolgokat, úgy éreztük: összeállt a csapatunk és lelkiileg felkészültünk. A felkészülés egyik fő mozzanata volt, hogy a magyar csapat azonosítására egyensapkát készítettünk magunknak. A sapkák el is készültek a versenyre, mindegyiken a „Tall Ships Races 2013” felirat mellett ott volt a nemzeti zászlónk és mindenkinek a saját neve. Mivel a Tall Ship Races-nek egyik legfontosabb küldetése, hogy az európai nemzeteket ismertesse össze egymással, egy ilyen sapka csapatösszetartó és azonosító célból is nagyon jó. Július 26-a, az indulás napja nagyon hamar elérkezett. Mind

a nyolcan együtt utaztunk Rigába egy nappal a beszélgetés előtt. Nagyon kevés csomagot vihettünk, jól át kellett gondolni a csomagolást, mert a hajón kevés hely volt erre. Mindössze egy sporttáskával mehettünk, a keményfedelű bőröndöket egyszerűen kizárták a hajóra vihető dolgok közül, mert azt aztán nem lehet elraktározni a hajón. Rigába érkezésünk másnapján az utolsó szabadidőnket kihasználva megnéztük Riga csodaszép belvárosát, a kikötőt, megmásztuk a legmagasabb templomtornyát, hogy onnan is körbenézzünk, és még egy gyors ebéd is belefért. De ez a nap is gyorsan elrepült, hamar 17 óra lett, amikor már a fedélzeten kellett lenni.

A kikötőben hatalmas tömegek gyűltek össze megcsodálni ezeket a klasszikus hajószépségeket. Mi aztán a nézelődő szempárok sokaságában, büszkén lépked-





tünk át az „Aranyoroszlán”, a Gulden Leeuw pallóján át a fedélzetre, a 70 méteres, többárbcos Tall Shipre. Életünk nagy kalandja ennek a hajónak az ötvenfős hálótermében kezdődött, ahová berendezkedtünk és választottunk magunknak egy-egy ágyat az emeletes ágyak közül. Biztonságban érezhettük magunkat, mert az ágyainkat jó erősen kikötötték, hogy ha dől a hajó, a helyükön maradjanak. Na, jó kis kaland lesz ez!

Regisztráció, gyors eligazítás, biztonsági bemutató, mindent megmutogattak. A biztonságra most még nagyobb hangsúlyt fektetett mindenki, és mi is, mivel alig két hete süllyedt el egy hasonló Tall Ship. Az Astrid az ír partoknál járt szerencsétlenül. A személyzetnek és a hajón szolgálatot teljesítő „traineeek”-nek alig maradt idejük elhagyni a hajót, olyan gyorsan a sziklás partnak csapódott és darabokra tört. Bemutatták az őrszolgálati rendszert. Egy szolgálati etap 4 órás volt, amiből mindenkinek kettőt kellett naponta teljesíteni különböző pozíciókban. A kormányos és a navigátor mellett szükség van az őrszemekre, vagyis a look-outokra, és a deckhandekre, akik a fedélzeti szolgálatot látják el. A legkomolyabb két pozíció a deckhand leader és a watch leader. Ezek mindig egy napos szolgálatot teljesítettek, és valószínűleg a legnagyobb stresszel járó volt az övék, minthogy a teljes hajó működése kettejük irányításán múlt.

Rigát üdvrivalgás, integetés és kamerák keresztüzében hagytuk el, több tízezres tömeg búcsúztatott minket. Az első hajós szakasz Rigától a Balti-tengeri rajtig tartott – mintegy 18 órás út. Másnap a rajthoz érve fenséges látványban lehetett részünk: a legnagyobb tall shipek, az A-kategóriás hajók összegyűltek a rajtvonalon, ami két óriási haditegerezési hajó között volt. Így indult meg a verseny. Innentől kezdve versenyeztünk. Minden ennek szellemében történt: az útvonaltervezés a széljelentések alapján, a vitorlák minél gyorsabb és precízebb beállítása, a pontos navigáció és a többi hajó, vagyis az ellenfelek pozíciójának nyomon követése. Ez alatt beálltak a mindennapok: a legénység által készített reggelik, ebédek és vacsorák, a különböző

gyakoriságú és időtartamú alvások a szolgálatok között és a hajó optimális kondícióban tartása.

Én az egyik legkíméletesebb beosztást kaptam a verseny alatt: délelőtti műszakom reggel 8-tól délig tartott, az esti pedig este 8-tól éjfélig. Legtöbbször navigátori pozícióban voltam, amihez a személyzet egyik tagja, Ron, mindent megmutatott. Egy napon keresztül mutogatta a sok navigációs műszert, taktikai fogást, ami miatt több időt töltöttem navigációval, mint mások, de később is jól használható tudást szereztem ezzel. Munka közben gyorsan ment az ismerkedés, a folyamatos kommunikációt el sem tudtuk volna kerülni, mivel ez a hatékony csapatmunka elengedhetetlen feltétele volt. A közös szolgálatok során hamar megtanultuk, hogy a tökéletes kommunikáció, a bizalom és az egymás iránti kölcsönös tisztelet mind kell ahhoz, hogy sikeres csapatként tudjunk együttműködni. Hiszen a hajón kevés olyan dolog volt, amit egyedül is el lehetett végezni. Egy-egy vitorlabehúzáshoz is legalább 3-4 ember kellett, de nagyobb szélben ugyanehhez a művelethez akár 15-20 ember is szükséges volt. Amellett, hogy mindenki elfáradt egy-egy szolgálati idő alatt, arra is lehetett számítani, hogy ha a pihenőidőben elhangzott az „all hands on deck” parancsszó, akkor aztán menni kellett, akármit is csináltál éppen – de ez főleg viharban fordult elő.

Pár nappal a rajt után hatalmas viharba kerültünk. Ekkor utolért a rémálom: tengeribeteg lettem. Nem voltam egyedül. A legénység több mint a fele megismerte, milyen az a tengeribetegség, de úgy igazán. Ekkor aztán felborult a jól kidolgozott szolgálati rendszer. Minthogy kevés hadra fogható legény maradt a gáton, muszáj volt mindenkinek szolgálatba állnia, amikor éppen nem volt rosszul. A vihar két nap, két éjszaka tombolt, és borzasztóan leszívott minket. De ahogy jött, úgy el is ment, ezután pedig már minden könnyebben ment: olyan magabiztosan mozogtunk a hajón, mintha a szárazföldön lennénk. Alig volt már különbség újonc és vén tengeri medve között.

Így teltek a napok egészen Szczecinig, a befutóig. A mezőny nagy része együtt futott be, mi is a többi hajó-

MINDEN VITORLA ÁLLÍTÁS  
LEGALÁBB 3-4 EMBER  
ÖSSZEDOLGOZÁSÁNAK  
AZ EREDMÉNYE, NAGYOBB  
SZÉLBEN VOLT OLYAN HOGY  
15-20 EMBER IS KELLETT  
AZ ÁLLÍTÁSHOZ.



## KÜLFÖLD · A BALTI TENGERRŐL JÖVŐK, NEM FELEJTEM, MÍG FELNÖVŐK

A FELKÉSZÜLÉS EGYIK FŐ MOZZANATA VOLT, HOGY A MAGYAR CSAPAT AZONOSÍTÁSÁRA EGYENSAPKÁT KÉSZÍTTETÜNK MAGUNKNAK. A SAPKÁK EL IS KÉSZÜLTEK A VERSENYRE, MINDEGYIKEN A „TALL SHIPS RACES 2013” FELIRAT MELLETT OTT VOLT A NEMZETI ZÁSZLÓNK ÉS MINDENKINEK A SAJÁT NEVE.



val együtt, és így is vonultunk ki a kikötőig. Fenséges látványt nyújthatott az öbölben a rengeteg klasszikus több árbocos, ahogy együtt teszi meg az utolsó 37 tengeri mérföldet. A kikötőben pedig még nagyobb tömeg, mint az elinduláskor, zászlókat lengettek, hangos zeneszóval, ovációval, integetve fogadtak minket. Ez lehetett a város legnagyobb megmozdulása, nekünk pedig nagyon izgalmas és felemelő érzés volt. A kikötőváros belvárosában minden a mi fogadásunkra volt berendezve. Gyönyörű volt minden, rengeteg sátor, programok, koncertek, kiállítások, látni- és gyönyörködnivaló. És persze fergeteges hangulat. Ekkor adtam azt az interjút, ami a Kossuth rádióban hangzott el. Beszéltem a versenyről, meg a szzecenin fogadtatásról.

Szszecenben több külön rendezvény is várta a vitorlázókat, ezeket crew rendezvényeknek hívták és csak nekünk szóltak. Egyszer például a szzecenin várban vacsoráztunk! A magyar csapat is kapott egy igen megtisztelő felkérést: a kapitány vacsoráját mi készíthettük el, vagyis a kapitányunk nevében mi láttuk vendégül a többieket. Úgy gondoltuk, a paprikás krumpli kellően magyar és kellően egyszerű lesz, de nem gondoltuk, hogy ilyen nehezen kapunk hozzá megfelelő hozzávalókat. Mondhatom, lejárunk a lábunkat, mire minden volt hozzá. De nagyon megértte, az eredmény hatalmas siker a személyzettől és a kapitánytól is.

Az én utamat Oman szultánja szponzorálta, ezért még ott a kikötőben kaptam egy meghívást az omani tall shipre, a Shabab Oman-ra. Maga a kapitány hívott meg! A hajón hihetetlenül szívélyes fogadtatásban volt részünk. Körbevezettek, bemutatnak a kapitánynak, a legénységgel pedig jobbnál jobb omani finomságok lakmározása közben ismerkedhettünk. Az omani nemzeti televízió riporterének is interjút kellett adnom! Jó volt, hogy pár percben bemutatkozhattam és kifejezhettem a hálámat az omani népnek és a szultánnal a bőkezű támogatásért. A Shabab Omannak az utolsó útja volt ez. Ebből az alkalmából gyönyörű emlékermet és oklevelet készíttettek, amiből mi is kaptunk, egy omani nemzeti lobogó kísére-

tében. Tanulságos pár óra volt ez, amit a hajón töltöttünk. Láthattuk, milyen katonás rendben és fegyelem mellett folyik az élet egy olyan hajón, ahol nincsenek civilek, nincsenek traineek, csak az omani haditengerészet flottásai dolgoznak igen szervezeten.

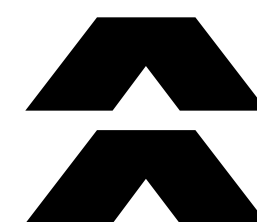
Szszecinből pár felejthetetlen nap után elindultunk Rostock felé, ahol különös megtiszteltetésben volt részem. A személyzet felkért, hogy szerkesszem meg az útirányt Rostockig. Összeszedtem minden addig tanult navigációs tudományomat és felvázoltam, hogyan tudunk az adott szélviszonyok között leggyorsabban elvitorlázni Rostockig. Az útvonal kisebb segítséggel ment is, a kikötéssel már bajban voltam. A kikötőkben nem kis feladat azért egy ekkora hajóval manőverezni. De a személyzettől ebben is kaptam segítséget.

Egy nap után már láttuk Rostock kikötőjét, de előbb még a kihagyhatatlan Balti-tengeri fürdőzésre is sort kellett keríteni. A tenger szinte kibírhatatlanul hideg volt, de ki maradna ki abból az élményből, amit a hajóról vízbe ugrálás jelent?

Rostockban a Hansa Sail fesztivált éppen a mi érkezésünkre időzítették, úgyhogy ott sem voltunk magunk - gyönyörű volt megint sok hozzánk hasonló többárbcocossal benavigálni a kikötőbe. Sajnos már csak egy éjszakánk volt így együtt, másnap reggel sajnos el kellett búcsúznunk egymástól. Megtapasztaltam, mennyire igaz a mondás, hogy egy bemutatkozás csak egy pillanatig tart, az elbúcsúzás meg egy örökkévalóság. Nagyon sok ismerősre, baráttra tettünk szert mindannyian. Nagyon összehozott minket ez a fajta közösségi élet. Furcsa volt, hogy Rigától idáig közösen dolgoztunk, pihentünk, ettünk-ittunk, ma meg már mindenki a saját ágyában alszik – egyedül. De a fáradság nagy úr: azért mindenki várta már ezt a pillanatot.

Mindent összevetve tényleg ez volt életem egyik legnagyobb kalandja. Ez a rengeteg élmény, tapasztalat, emlék, és persze a sok új ismeretség még hosszú-hosszú évekig elkísérnek majd. Akit kicsit is érdekel a víz, a vitorlázás, és szeret ismerkedni, azt ajánlom, semmiképp se hagyja ki! •

A VÁROSHOZ  
KÖZELEDVE ISZONYA-  
TOS EMBERTÖMEG  
FOGADOTT MINKET,  
ZÁSzlÓKKAL, ZENÉVEL  
ÉS INTEGETÉSSEL –  
NAGYON IZGALMAS ÉS  
FELEMELŐ ÉRZÉS VOLT.





EXTERIEUR | INTERIEUR | VIDEO | 360° | DOCUMENTS | REPORTS | CLASS RULES  
VARIANTA 44 | POINTS OF SAIL | FREQUENTLY ASKED QUESTIONS | REQUEST / ORDER

18 44



VARIANTA



minimál ár,  
maximál  
teljesítmény,  
német minőség

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



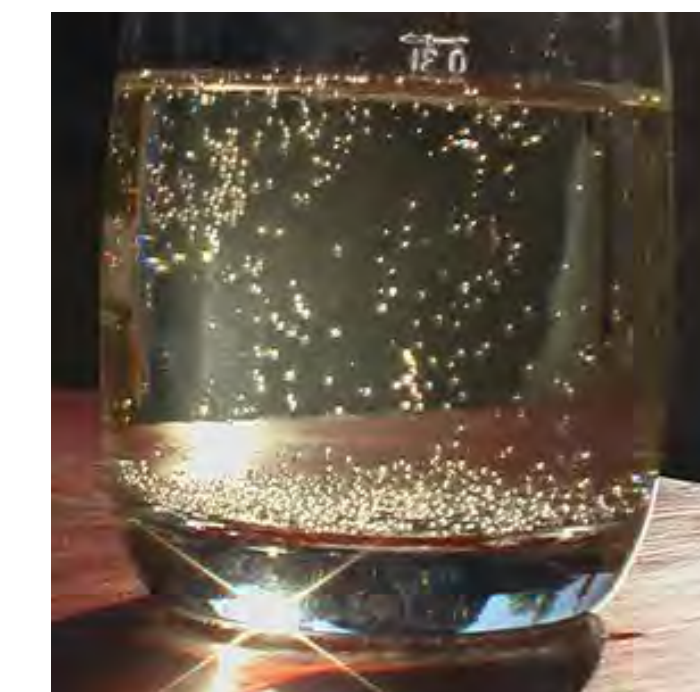
Hajók webshopból!  
8800 eurótól (nettó)

[info@hanse.hu](mailto:info@hanse.hu)  
[www.varianta.hu](http://www.varianta.hu)

# Kisfröccs Kupa

RÁNKY PÉTER

## BESZÁMOLÓ A BFYC HÁZI MEGMÉRÉTTETÉSÉRŐL



A versenynaptárunkba még időben, már az év elején bekerült a Kisfröccs Kupa, amelynek megrendezését időben kell lejelenteni a tisztelt felsőbb szerveknek.

A BFYC hírlevele értesítette a hajósokat, hogy 2013.augusztus.24.-án lesz a szokásos Süsi féle „érezzük jól magunkat nyárvégi kisfröccs vitorlás ünnepség”.

Sajnos ez a szombati nap időközben hivatalosan sokaknak munkanapot jelentett, ledolgozandó az 20.-ai hosszú hétvége hétfőjét, tehát azt gondoltuk, hogy csak néhány megszállott fog megjelenni a nevezésnél.

Annyit tudni kell a Kisfröccs kupáról, hogy ez egy túraverseny, melynek végén a beérkezett hajó egy tagjának kell befutni a hajóról a söntésbe és meginni egy kisfröccsöt, és amikor koppan az üres pohár a pulton, akkor áll meg az óra. A nevezési díjat a kiíró az árának megfelelő kisfröccsök számában adja meg: pl. 5KF, 10KF lásd még kiírás.

Álmos, bánatos, felhős napra (ez ellentmondás, mert nem sütött) ébredtem, lógott az eső lába, szél semmi. Ennek ellenére beneveztem és örömmel tapasztaltuk, hogy 18 hajó nevezett ez azt jelenti, hogy vitorlázók igen élelmes és problémamegoldó emberek lehetnek.

A szomszéd kikötőbelieket is érdekelhette a dolog, jöttek jó páran. A nevezettek között a rutinos versenyzőkön kívül, lelkes amatőrök és még lelkesebb hajósok, sőt egyedül vitorlázók is indultak ketten Csabi és Tamás. A hajók meg YS 88-tól YS119-ig.

A rajt zéró szélben 11.00-kor (Süsi profi órája szerint). Mi, az akarattyai part felőli rajtot választottuk, mert a keleties fuvallatokra építettünk. A többiek a zsúri hajó mellől indul-

tak, volt aki (Hableány) nagy előnyt adott a többieknek. Itt a La Diva indult meg a parttól messzebbre leterült szélben, fölötte a Pillangó ment előre.

A 3 perces duda után a Rotary felhúzta a spít, de csak kínlódott, mi lassan megkaptuk a fuvallatot, még nem húztunk spít, de a Scherrburg gálánsan alattunk húzott el előre a magas árbocával. Ezután északias lett a szél, felhúztuk a spít. Rögtön egy luv csatába is keveredtünk a Mentával, amit először megúsztunk, de azután a gyorsabb Nautic nagy mindenféle vásznaival fölöttünk gyorsan elhúzott. Időközben Attila vezette motoros is követett, és Marci fotókat készített szerintem mindenkiről, és volt, amikor esett az eső. Ekkor már majdnem mindenki spít húzott, és kellemes szél fújdogált a hajó meg primán hasította vizet.

Az első, aligai bóját a nagyok vették elsőnek, a Dehler, a Hanse és a Nautic, ezután jött a Dolfin, majd mi a Reginával és a Rotary sudár, és a FPC. A bója után további spinakkeres kissé löverseny szakasz jött, jóval élesebb szélben ugyan, egészen a második bójáig. A sorrend nem sokat változott, vagy mi nem azt figyeltük. A bója előtt spít le, bója vétel a mezőny eleje kifordult az akarattyai partok felé a bója után.

Mi tartottuk vetélytársainkat, és el is mentünk előttük. Az első három hajó nagyon elhúzott, minket így nem zavartak meg a helyi taktikánkban, azt azonban láttuk már, hogy ők egy parti irányú hosszú takk után már húzzák a slagot egyenesen a befutóra. Ezért kifordultunk a parttal párhuzamos takkra, otthagya a Pillangót meg a Crossbart. Ez mint később kiderül hozott nekünk annyit, hogy éles jó szélben mehettünk a befutó-

ra. A Crossbar elment a parti takkra, a Pillangó pedig jött utánunk. Remek szélben láttuk, bár nem pontosan az előttünk befutókat: a Mentát, a Scherrburgot és a La Divát. Mi is befutottunk a „célvonalon” szélbe állva vettük le a vásznat és motort indítva, mentünk az igazi befutóra, ekkor a Pillangó teljes vászonnal motorozva, sietve beette magát elénk, mint utólag kiderült semmi értelme nem volt a sietségnek az eredmény szempontjából. Ekkor következett az igazi befutó, nálunk Morvay Pista korábban atléta 70 év feletti korát meghazudtolva szaladt, és bár lihegve és nehezen nyelte le a végső kisfröccsöt. Közben kikötöttünk a helyünkre, és néztük a mögöttünk befutó lelkes legénységű hajókat, befutó futókat.

Segítettünk kikötni az egyedül vitorlázókat, hogy futhassanak a söntésbe. Az eredményhirdetést 16.órákor Viszkei András nyitotta meg, aki mint ismeretes a villanyhajók megszállottja, a Zöld Szalag kitalálója. A megnyitója bevezetőjében megköszönte az aktív részvételt, és méltatta a verseny Yardstick voltának előnyeit. Erre azért volt szerinte szük-

ség, mert zuhany híradói egyes információk szerint a Yardstick rendszer elavult, és nem igazságos, ezután hangsúlyozta, hogy a villanyhajók versenyében is célszerűnek tartana valami hasonlót bevezetni, mert az ebből fakadó megbeszélések még jobban összekovácsolnák a hajósokat. Ezután Süsi gratulált és átnyújtotta a Balaton szelet díjakat a résztvevő kormányosoknak.

**A Yardstick szerinti végeredmény pedig a következő:** 1. Pillangó Ys.108, 2. La Diva Ys 97, 3. MentaYs 91.

**Abszolút befutási sorrend:** Menta, Scerrburg, La Diva

Kiemelném még az összes résztvevő, de különösen a két egyedüli vitorlázó Kenese2 és Kincsembogaram teljesítményét és lelkesedését is.

Örömmel nyugtáztuk a nap végén, hogy sportszerű körülmények, jó szélviszonyok között sikerült eleget tenni kiíró szándékának: Érezzük jól magunkat nyárvégi kisfröccs kupán való részvétellel. •







# Energiagazdag hétvége

GERŐ ANDRÁS

Közvetlen Kékszalag után, szélcsendben, kánikulában nem igazán illő viselkedés vitorlásra kényszeríteni bárkit is, még akkor sem, ha a nagyhajós bajnokságok első fordulója is erre a hétvégére lett beállítva.

Várhatóan nem is fog bevonulni a nagy sikerű versenyek aranykönyvébe, még akkor sem, ha az érdekeltek már 6 hajó számára is lehetővé tették volna az önálló bajnokság megrendezését. Úgy látszik hiába, mert a dolog nagyon nyögvenyelősen sem jött igazán össze tökéletesen. Lehet, hogy attól, hogy egy versenyt Bajnokságnak neveznek, még nem lesz nagyobb a részvételi hajlandóság. De nem is erről szeretnék igazán beszámolni, hanem egy olyan hajós tömörülés találkozásáról, ahol nem voltak létszámgondok, min-

den résztvevő jól érezte magát és még a szélcsendes hőségriadós időjárás sem okozott gondot. Sőt!

A BFYC szervezésében idén harmadik alkalommal vágtak neki az elektromos meghajtású motorosok a Zöldszalag néven elhíresült túraversenyüknek, ahol közel 30 hajó három kategóriában tette meg a Keleti medence 9 érintési pontjával meghatározott közel 50 km-es utat. Már az a tény, hogy minden hajó körbeért elegendő bizonyosságul szolgálhat a kétkedőknek, akik a villanymotorozást mint kikötő közeli buli-hajózást tudják csak elképzelni. Ha a leggyorsabbak 4 órás menetidejét – amibe két kötelező kikötés is bennfoglaltatik – figyelembe vesszük, akkor már a sebesség megszállottjai sem



kétkedhetnek e sokak számára még új hajós közösség létjogosultságában. A tavon már közel száz villanymotoros hajóról tudunk, többsége magyar tervek alapján hazai műhelyek terméke. Az igényes és szemet gyönyörködtető klasszikus fahajók éppúgy megjelentek, mint a lítium akkus karbon testű dizájncsodák. A kisebb hajók akár jogsívány nélkül is vezethetők, a nagyobbak már hosszabb túrákra, családi hajózásra felkészített a kényelmi eszközök arzenálját felvonultató igazi jachtok melyek jól illeszkednek a Balaton tűrési tartományába. Nincs zaj, nincs agresszív hullámozás, és valóban zéró a szennyeződéskibocsátás, mert, hogy az nincsen nekik.

Az elektromos autók környezettudatos vásárlóit gyakran bántják az irigység alapú sötétzöldek, hogy ők csupán a saját közvetlen környezetüket óvják, az energia-előállítás piszkát igyekeznek távol tartani. Nos, ezzel az állásponttal lehet vitatkozni, de a balato-

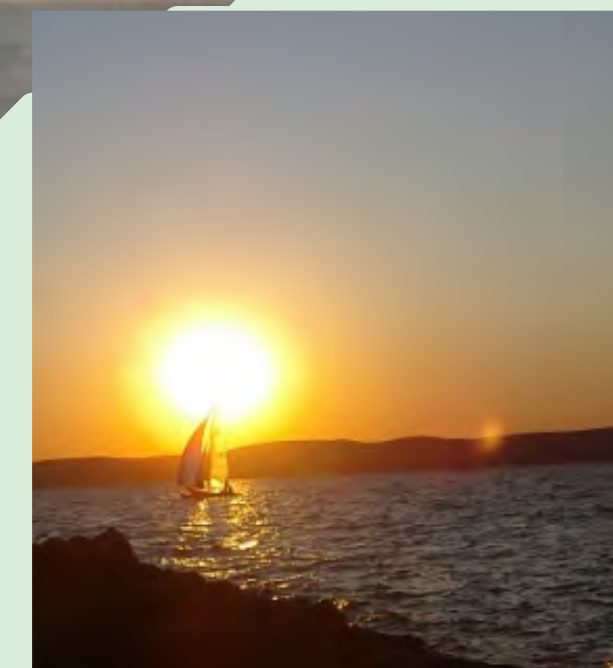
ni elektrohajók esetében már nem sokáig. A hírek szerint a közeli jövőben megvalósuló fejlesztés eredményeként a Kenesei kikötőben már helyben készült megújuló, jobban mondva igazi zöld energiával tölthetik majd fel hajóikat az elkövetkező Zöldszalag találkozók résztvevői.

Ha már a vitorlázó közösség motivációs problémáit érintettem cikkem elején, had mondjam el mennyire egységes és összetartó az elektrohajós társaság. Míg péntek este a vízen emlékeztek szeretett társukra – Schleer Ferire – a hazai villanyhajó gyártás egyik úttörőjére, szombaton a verseny után már a parton a vidámságé volt a főszerep. Egy sikeres rendezvény minden kellékét bevetették a rendezők: jó verseny, szép idő, díjak, emléktárgyak, finom vacsora, igényes esti zenei program. Ilyen egyszerű lenne? •



# Barangolás

GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN)



## #1

### Badacsony

Azzal ugye tisztában vagyunk, hogy Badacsony „az ország kocsmája”. Elsősorban ezért járunk ide: Legalábbis a magam részéről, itt mindig cefetül be szoktam rúgni.

## #2

### Révfülöp

A kopár déli oldalon cikk-cakkban kell mászni, majd még a fák között tovább. Szóval rettenetes kemény.

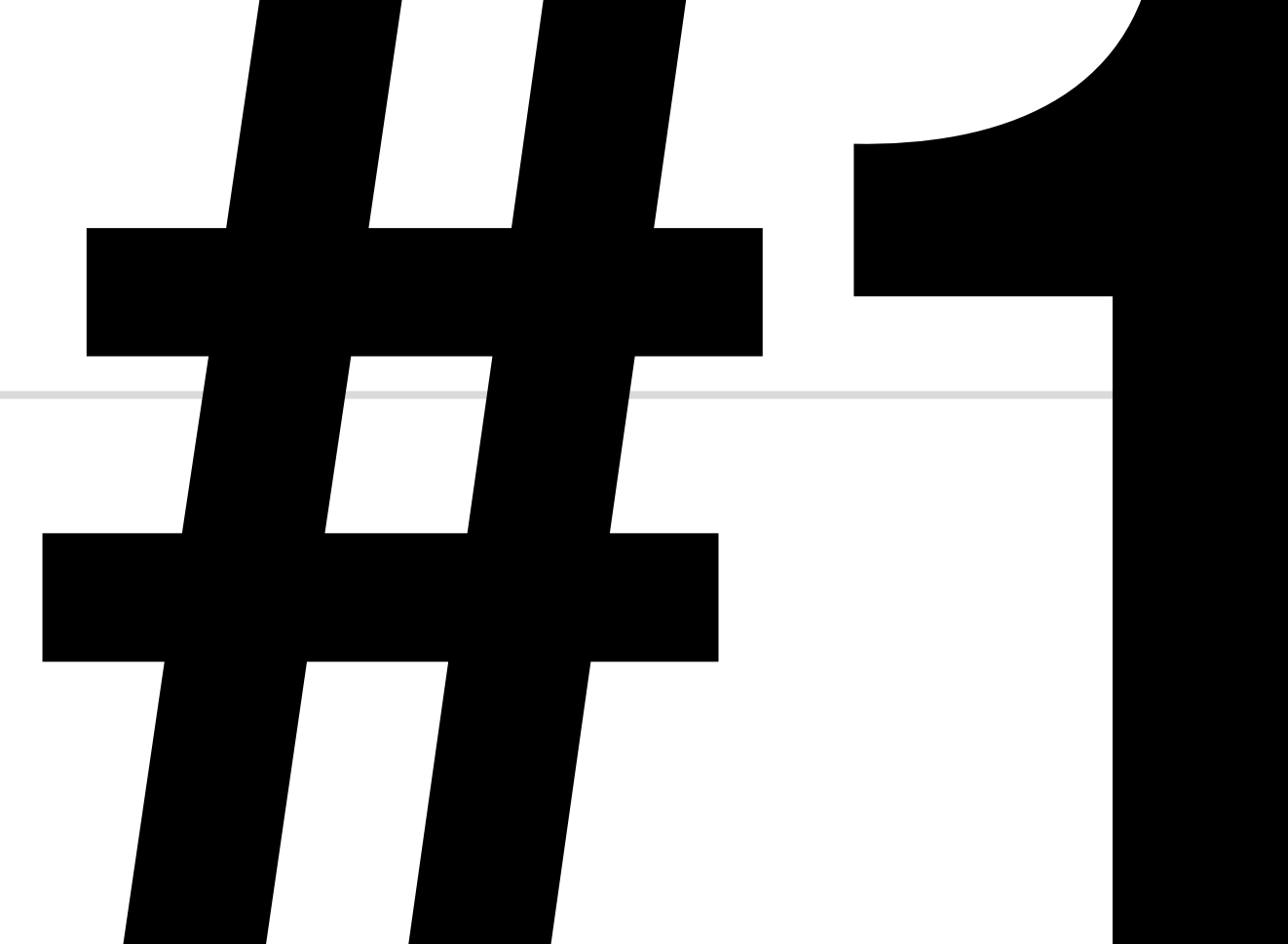
## #3

### Balatonszemes

Hamar felvirrad a reggel. Valahogy „tökösen” fejezzük be ezt az egészet. És jó! Fú az északi mint a disznó! Uzsgyi be a vízközépre, aztán egy krajcból a célig!

Fonyód





# Ma lesz a hegytámadás!

Komoly esélyünk van rá, hiszen reggel van és fú a délnyugati, Fonyódról kiröppenne szeljük a habokat a túlpárt felé. Alig több fél óránál az út, és már be is siklunk a legbelső vendéghelyekre. Minden a régi, csak talán a női zuhanyozóban lett jobb a meleg víz helyzet. A kikötői kajálda változatlanul remek, túrhető a választék, az árakkal sincs baj. Kedvesek, aranyosak, és még ötletesek is, például egyik estére malacsütést rendeztek. Nagyon ízletes volt úgy jól laktunk mint a duda.

Mi elsősorban reggelizni szoktunk itt, méghozzá különféle rántottákat, ami tartja bennünk a lelket a hosszú hazaúton. Persze ebédelni se rossz, főleg ha valamilyen csődület van a környéken, és a „rablósor” zsúfolásig tele részeg turistákkal. Normál esetben Zsuzsa néninél, a Vendégváró büfében ebédelünk. Rendkívül nagy a választék, remekül sütnek – főznek, bőségesek az adagok és rendkívül olcsóak. Ez azért van, mert sajátjuk az ingatlan, nem kell bérleti díjat kigazdálkodni. Meg persze vér profi kereskedők, nem egy szezonra terveznek. Évtizedek óta ismerjük őket, most már a második generáció áll a pult mögött. Riza pusztai boraik is nagyon kellemesek. Tele is vannak mindig vendéggel.

Nem akarom tovább csapni a reklámot, de nézzétek ezeket a megelégedett pofákat. A jobboldali képen pedig a vendéglátóink (kicsit leültek közénk), akiknek köszönhetjük, hogy a hozzám hasonló kocsmatöltelékek ilyen jól érzik itt magukat.

Ebéd után indulhat a séta, azaz a „hegytámadás”. A 2010 évi [cikemben](#) leírtak most is változatlanul aktuálisak. Újdonság viszont, hogy végre valahára megépült az új Kisfaludi kilátó. Gyönyörűség, és fölé emelkedik a fáknak, tehát ismét a régi látkép tárul elénk. És még melegben is elérhető, hiszen jóformán végig árnyékban lehet mászni.

Lefelé menet kicsit elsétáltunk nyugat felé, amerre három éve is csatangoltunk ősszel és egy [provokatív írásom](#) is született belőle. Mit mondjak, inkább semmit, inkább rebegek egy imát, hogy „mentsd meg Uram lelkemet a káröröm gyalázatától”. Az a borozó, amit célba vettem végérvényesen befuccsolt, az a bizonyos tábla is az enyészete lett.

Hát bizony, így múlik el hírnév és dicsőség. Na mindegy, nem gonoszkodok tovább, inkább sorba járjuk jól ismert pincéinket. Álljon itt két kép kedvenc bortermelőm pincéjének azon részéről, ahol a muzeális értékű palackok néznek szembe az idővel. „Badacsony lelkét” láthatjuk.



rendkívül kedves hely. A portánál az első kérdésük, hogy autóval jöttünk-e, mert ha nem, máris megkínálnak egy kis borkóstolóval.

Azzal ugye tisztában vagyunk, hogy Badacsony „az ország kocsmája”. Elsősorban ezért járunk ide. Legalábbis a magam részéről, itt mindig cefetül be szoktam rúgni. A szüret másik ügy, megérdemel külön cikket, most viszont essék szó egyéb látnivalókról is.

Alap dolog az **Egry József emlékmúzeum**, ahol az állandó kiállítás mellett mindig van valami híres művész időszakos tárlata is (meglehetősen borsos áron tekinthető meg, de legtöbbször megéri). . Előfordulhat, hogy kedvezőtlen időjárás miatt nem akarunk tovább menni. Elsősorban ilyen alkalomra javaslom a **Folly arborétumot**. Két megálót érdemes menni vonattal Badacsonyörsig, aztán kelet felé felsétálni a hegy derekáig. Úgy félórás kutyagolás kényelmesen, ez a visszaindulásnál lehet lényeges, hogy elérjük a vonatot. Nem nagy világszám, de rendkívül kedves hely. A portánál az első kérdésük, hogy autóval jöttünk-e, mert ha nem, máris megkínálnak egy kis borkóstolóval. A kilátás is gyönyörű. Szépek a fák, virágok, kellemes itt körülcsászkalni. És még vásárolni is lehet a különböző különleges növényekből, igen kedvező áron. Ellátnak jó tanácsokkal, hová, hogyan ültessük, kezeljük. Nekem nagyon tetszett az egész. Szóval megint eltelt egy nap, megint Badacsonyban voltunk, persze ittunk, mint a gödény. De azért

sok szépet is láttunk. Első túrámon, vagy negyven éve jártam itt először. Persze más világ volt, de a kikötő akkor is valamelyest védett volt. Persze WC csak a vasútállomáson vagy a bokor mögött, mosdás a tóban, de ezt tudjátok. A bor viszont talán jobb volt mint most. Ez alatt azt értem, hogy már nem csak a „rablósoron”, hanem a Római út mentén is tele van olyan pincészetnek álcázott csehóval, ahol cudar cefréket adnak, melyeknek közül nincs Badacsonyhoz. Cukrozott, szürke vagy vörös fejfájdító lőre, behazudva valódinak. Ezeket célszerű elkerülni. Jellemzőjük, hogy leszólitgatják az arra sétálót, győzködik, hogy térjen be. Szomorúan tapasztaltam egyébként, hogy Timiék a Fortunában is kénytelenek ezt csinálni, mert mellettük mindenki így tesz. Nem tetszett, vitáztam is velük, de végül is ők tudják, lényeg, hogy oda be lehet menni, mert Sanyi valódi szőlősgazda, remek saját termelésű nedűvel. Na mindegy, változik a világ. A vitorlás mólónál viszont minden a régi. Kora reggel kócsagokat, bakcsókat láthatunk a nád melletti kövezésen, este pedig rendszeresen meglátogat bennünket „Guszi a kígyó” és „Guszi a béka”.

Ideje nyugovóra térni, alaposan kialudni részegségünket, mert holnap reggelnél nem halogathatjuk tovább az indulást, hisz vésszesen fogy az időnk. •



# Azért is útba ejtjük!

Későn keltünk, némi másnapossággal küszködve, de nekivágtunk. A gyenge északnyugati azért húz egy kicsit. Döntöttünk, nem hagyjuk ki, mert nem lehet. A Balaton egyik ékszeréről van szó, ami tulajdonképpen egy halom csőd! Mekkora kár érte! Pedig a hőskorban, ezelőtt úgy negyven évvel, Bogláról indulva a kölcsönzői B18 hajókkal, első utunk menetrendszerűen ide vezetett palacsintázni. Persze a közforgalmú kikötő akkor is botrányos volt, azóta csak romlott. Itt alvásról szó sem lehetett. Most is felejtős, de még a kikötés is. Pedig adott volna (hiszen ez egy öböl), hogy a strand sarkából indítva egy hullámtörő kőmólót építsenek a meg lévő mellé kanyarítva. Mögötte kikotorni, bestégezni, vizesblokkoknak – irodának bőven van még hely a parton. Évtizedek óta óriási rá az igény, mégsem történik semmi. Révfülöpnék nem hiányzanak a túrázó hajósok. A „Balatoni nyár” televíziós műsort nap mint nap innen közvetítik. Beszélnek ott minden csacsiságról, ez is van, meg az is milyen remek, de arról, hogy a háttérben egy használhatatlan kikötőt látni, azt nem említik.

Továbbmegyünk Szepezd felé, és talán a tó legkedvesebb kikötőjébe fordulunk be, **vendéghegyek rögtön a bejáratnál balra**. Spóroljunk vele, mert többen jöhetnek ebédelni.

Imádok ide megérkezni. Csendes, védett, kellemes, minden rendelkezésre áll, csak jót tudok róla mondani. És még azzal is büszkélkedhet, hogy a Balaton szerintem egyik legjobb kikötőmestere Rick Csaba vezet (Kérem, hogy Kekecs Peti és Sasi ne sértődjenek meg, mert róluk is ez a véleményem). Él-hal a birodalmáért, jóval az elvárható szint felett, emberfeletti energiával segít, ahol tud. Igyekszik mindent megoldani, ami előre viheti a dolgokat. Nagyon szépen köszönjük munkádat! Évek hosszú során keresztül járogattunk ide, aztán volt, hogy „elmartak”, aztán megint változott a tulaj, és szívesen fogadtak. Egy igazi ipari műemlék is állt itt egy ideig, egy valódi bádog huszonötös, a Szabad szél. Én még lát-

tam hajózni, azután javításra szorult, kiemelték. Persze nem nyúltak hozzá éveken keresztül, mígnem helyrehozhatatlanná szétrozsdásodott. Mára csak az emléke maradt. Nagyon sajnálom, hiszem ez volt az utolsó darabok egyike. Farkaséhesek vagyunk, szerencsére nem kell messzire menni, hiszen a **Tóth vendéglő** pár lépésre van a telep kijáratától. Remek hely, kitűnő kaja, hatalmas választék, márkás borok, udvarias kiszolgálás, mindenféle fizetőeszközt elfogadnak, és még télen is nyitva tartanak. Sőt, még a kikötőből sem kell kilépni, hiszen az itteni kocsmát is ők üzemeltetik. A választék ugyan szerényebb, de a minőség és az olcsó ár ugyanaz. Ha csak úgy adódik, itt szoktunk ebédelni.

A település talán **legjobb látnivalója a kilátó**. Kutya nehéz út oda felmászni. Eleinte a házak közötti emelkedőkön haladunk, majd elérjük a „Göde pontot”. Szép a kilátás, azt hisszük, hogy már majdnem felértünk. Frászkarikát! Most kezdődik csak az igazi. A kopár déli oldalon cikk-cakkban kell mászni, majd még a fák között tovább. Szóval rettenetes kemény. A látvány viszont mindenért kárpótol. Gyakorlatilag a teljes középső és nyugati medence belátható. Mindez szédítő magasságból.

Lefelé már könnyebb az út. Még egy fröccs a kocsmában, búcsú Csabától, majd indulás tovább. Pedig szívesen éjszakáznánk itt, de irdatlan az ár! Botrányosan drága!

Ezért is ragadtatom magam arra a kijelentésre, hogy „Révfülöp egy csődtömeg”. Itt ez a gyönyörű település, és lehetetlen itt maradni. A közforgalmú használhatatlan, a vitorláskikötő megfizethetetlen. Csőd ez elsősorban nekünk, Porthole munkatársaknak, hogy nem tudtunk megállapodni legalább egy ingyenes éjszaka tekintetében, de kudarc ez az önkormányzatnak, a BAHART jeles csapatának, a kikötő tulajdonosának, a Nemzeti Sportközpontoknak, de kedvenc kikötőparancsnokomnak is! Hajózunk tehát tovább, túránk utolsó állomása felé. De ez már a következő cikk témája. •





# A vég

Hát elérkezett. Vasárnap van, és ugye túrát hétfőn kell befejezni, elkerülendő a hétvégi csúcsforgalom Budapest felé. Van még egy délutánunk, mi más is jöhet szóba, mint Szemes. Közel is van, utolsó nap, csak a szomszédba kell menni, meg szeretünk is itt lenni. Ebédre ide értünk.

Az úszó mólók végére lehet kötni, a parthoz legközelebbi kivételével. Ezt ugyanis egy olyan közösség bérlti, akik megkövetelik a kizárólagosságot. Még érteném is őket, de hagyjuk. Fő, hogy általában van szabad vendéghely, és a hevenyészett hullámtörő kramancnak köszönhetően valamelyest védettek is. **Mi változott itt három év alatt?** Lett például egy remek **hajósbolt**. Az oldalukon, nekem nem sikerült meglelnem a nyitva tartást, de telefonon lehet érdeklődni. Kapni itt minden vackot, sőt hasznos dolgokat is. És ha valami hirtelen nagyon kell, (például amikor Tihanyban ellopták az úszó mólós elektromos átalakítót) itt azonnal tudtak adni, még hozzá igen kedvező áron. Úgy általában tudnak segíteni a bajba jutottnak, a legkülönbözőbb formában. Például, a szemesi hajósok körében nagy népszerűségnek örvend a **Hetedik Mennysországnak**. Cudar messze van, több mint fél óra mászás, de nagyon megéri. Igazi, jó értelemben vett csárda, egy nagyon szívélyes vendégszerető házaspárral, a hegy tetején. Saját kecskéikkel, innen a tej, sajt, a kertből vannak a zöldségek, gyümölcsök. Előzetes megbeszéléssel kemencés kacsa, liba, csülök, stb, és nagyon jól elkészített embertelen méretű oldalas, tarja, szűz, óriás bécsi, normális ital választékkal. Az árak nem magasabbak, mint a parti tálcán kirakott „nesze b... meg”, de itt kiszolgálják, a házigazda pedig tényleg elhúzza a nótádat. Hogy jön ez ide? Hát úgy, hogy a boltban adnak taxis telefonszámot, ami olcsón, bármikor felvisz. Szóval érdemes ide benézni.

Az imént említett csárda hiánypótló szerepet is betölthet, hiszen az általam favorizált Kis Halász önkiszolgáló a kikötő mellett, szép lassan, fokozatosan, de stabilan és észrevehetően romlik. Árai emelkednek, viszont a választék szűkül. Kezd átmenni teljesen kommerszbe, a közeli strand látogatói igényeinek kielégítésére. Nagyon sajnálom, de ez nekem, mint túrázó „vékony”. Azért még lehet itt enni, de ne várjuk az évekkel ezelőtti színvonalat. A „Hal álom” viszont javult, legalábbis ami a frissensült – rántott halakat illeti. Nagy a választék, kedvesek, nem csak halat sütnék, hanem például vagdalt húst és sajtot is, boraik ihatóak. A halászlét azért még nem mertem újra megkockáztatni a két évvel ezelőtti történetből kiindulva.

Kulturális éhségünk kielégítésére több dolog is alkalmas lehet. Azért megjegyzem, hogy nekem, a **Posta múzeum**, a régi formájában jobban tetszett, valahogy meghittebb volt,

mikor egy valódi falusi postahivatalt rendeztek be. Van azután ugyanezen a környéken, rikítóan kiplakátózva az **Emberek Aranyban című kiállítás**. Miután megláttam a horrorisztikus belépőjegy árakat, már annyira nem is érdekelt. Attól még másoknak nyugodt szívvel ajánlhatom, biztos szemkápáztató. Na de ennyiért!

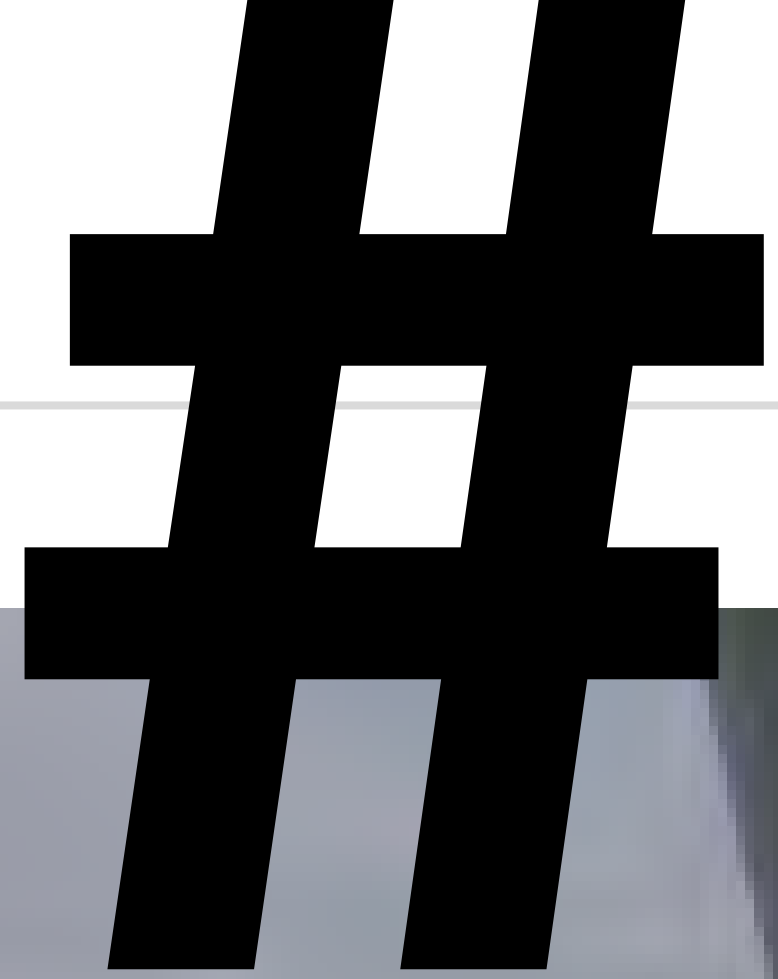
Utolsó nyári naplementém. A szemesi móló végéről csodálom. De szép!

És kergetőznek a gondolatok véges elmémbe. Érdemes volt, kellett ez? Nem fúlt unalomba az egész? Hiszen három éve már ugyanezt végigjártuk, kiveséztük. „Kontra viccnek szaga van” – szokták mondani. Nem lerágott csont erről a témáról, újra húsz fejezetet kreálni? Hány bört lehet még lehúzni kedvenc kocsmaimról? Érdékelt ez valakit, adtam ötleteket bárkinek? Segítettem-e túrázó társaimon abban, hogy könnyebbé, tartalmasabbá tegyék szabadságukat, kirándulásukat. Tudtam-e újat mondani? Most már mindegy. Erre inni kell. Irány a „csárda”, búcsú vacsora ügyében. Rogyásig jóllaktunk, vedeltük a bort, pálinkát, volt nagy danajdanaj.

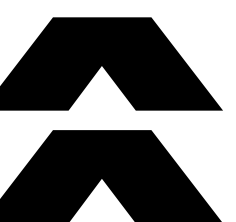
Hamar felvirrad a reggel. Valahogy „tökösen” fejezzük be ezt az egészet. És jó! Fú az északi mint a disznó! Uzsgyi be a vízközépre, aztán egy krajcából a célig!

Hasítunk, gyártjuk a szódát! Az olajozott ménkű is csak lihegve ér utol! Ez az amiben nincsen csont és mégis kemény! Szinte tegnapnak tűnik a kezdés, amint tél végén felkészítettük magunkat meg a hajót. Majd statisztikáztunk, számháborúztunk, és betettük. „Jött a vihar”, még bölcselkedtünk, tervezgettünk, s vízre szálltunk. – Rohanunk tovább, dekkig dőlünk, üvölt a rock. – Beszóltunk Tihanynak, Füreden gyarapítottuk a sort a WC előtt, keseregünk a „megközelíthetetlen parton, megörültünk a tündéerkertnek Fűzfőn. Hála a Porthole kártyának, megismerkedhettünk a hangyaboglárkával Partfőnél, és még arany angyal is köszöntött Siófokon. – Spriccel a víz, süvitenek a kötelek, suhognak a vitorlák. Gyerünk, gyerünk, ami belefér! – Kurta hazatérés után mentünk is tovább, „megláttuk a napot” Lelle felé, bekanyartunk Boglárára, át Szigligetre. Horgonyt vetettünk tejuhut bámulni, és árvaszűnyog rajokat kerülve elértük a legtávolabbi pontot. Éjszakáztunk a múzeumokkal, átvágtunk Fonyódra, majd megtámadtuk a hegyet Badacsonyan. – Fut tovább a Rhea, nézzük csak, 12 km/h. Megjárja ilyen élesen. Hajrá, tovább! – Azért is kikötöttünk Révfülöpön, tegnap Szemesen dajdajoztunk. És most méterről méterre közeledünk Földvár felé. De még hogy! Ejtethetünk picikét, na még. Hisz majdnem oldalszél! Nézzük csak, 13 és fél! Ez már döfi! Nagyszerű, ez kellett a végére! Méltó befejezés. És ott vannak a jól ismert szállodák, látom a mólókat is. Még pár száz méter, szorítsuk, ami a csövön kifér! Elmúlt a nyár, mi is el... •





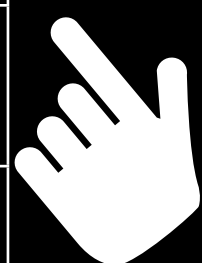
Ha mi árnyak nem tetszettünk,  
 Gondoljátok, s mentve tettünk:  
 Hogy az álom meglepett,  
 S tükrözé e képeket.  
 E csekély, meddő mesét,  
 Mely csak álom, semmiség,  
 Nézze most el úri kegy,  
 Másszor aztán jobban megy.  
 S amint emberséges Puck  
 A nevem: ha megkapjuk,  
 Hogy most kímél a fulánk,  
 Jóvátesszük e hibánk,  
 Máskint a nevem ne Puck  
 Legyen inkább egy hazug.  
 Most uraim, jó`tszakát. -  
 Fel, tapsra hát, ki jó barát,  
 S Robin megjavítja magát.  
 (Shakespeare)





## PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
	Szolgáltatás	Település	Web
2013.09.04-09.05	Róza napi szüretnyitó	Badacsony – Szegedy Róza Ház Irodalmi és Bormúzeum	<a href="http://www.szegedyrozahaz.hu">www.szegedyrozahaz.hu</a>
2013.09.06-09.07	Salvatore Quasimodo nemzetközi költőverseny és Díjkiosztó Gála	Balatonfüred – Anna Grand Hotel, Tagore sétány	<a href="http://www.balatonfured.hu">www.balatonfured.hu</a>
2013.09.06-09.07	Földvárock	Balatonföldvár – Kultkikötő színpada	<a href="http://www.balatonfoldvar.info.hu">www.balatonfoldvar.info.hu</a>
2013.09.06-09.08	Badacsonyi Szüret	Badacsony	<a href="http://www.badacsonyiprogramok.hu">www.badacsonyiprogramok.hu</a>
2013.09.06-09.08	Heppiend Fesztivál	Csopak – Csopaki strand	<a href="http://www.csopak.hu">www.csopak.hu</a>
2013.09.06-09.08	Fonyódi Harcsafesztivál	Fonyód	<a href="http://www.balatonfonyod.hu">www.balatonfonyod.hu</a>
2013.09.06.	Építők Vitorlás Kupája	Balatonfüred	<a href="http://www.byc.hu">www.byc.hu</a>
2013.09.07-09.08	Füred Kupa One Design verseny	Balatonfüred	<a href="http://www.byc.hu">www.byc.hu</a>
2013.09.07-09.08	I.Nemzetközi Verkli Fesztivál	Keszthely – Belváros, Fő tér	<a href="http://www.west-balaton.hu">www.west-balaton.hu</a>
2013.09.07-09.08	Szüreti Napok	Tihany – Mádl Ferenc tér	<a href="http://www.tihany.hu">www.tihany.hu</a>
2013.09.07.	Lovas és Kerékpáros tájékoztató verseny	Balatonalmádi – Malomvölgy és térsége	<a href="http://www.szentesifarm.hu">www.szentesifarm.hu</a>
2013.09.07.	Kisvasúti Nap	Balatonfenyves	<a href="http://www.balatonfenyvesen.hu">www.balatonfenyvesen.hu</a>
2013.09.07.	Györöki Szüret, XI. Halászléfőző Fesztivál	Balatongyörök – móló melletti sétány	<a href="http://www.balatongyorok.hu">www.balatongyorok.hu</a>
2013.09.08.	Búcsúi díjugratás	Lovas – Millenniumi Park	<a href="http://www.lovas.hu">www.lovas.hu</a>
2013.09.09-09.14	Baltoni Íróhét	Keszthely – Balaton-part, Zenepavilon	<a href="http://www.balatonszinhaz.hu">www.balatonszinhaz.hu</a>
2013.09.13-09.14	Szüreti Fesztivál	Balatonfüred – Vásárcsarnok mögötti parkoló	<a href="http://www.furedikultura.hu">www.furedikultura.hu</a>
2013.09.14-09.15	Festetics Trófeaszemle	Keszthely – Festetics Kastély Vadászati Múzeuma	<a href="http://www.helikonkastely.hu">www.helikonkastely.hu</a>
2013.09.14-09.15	TÓTI DIÓFESZTIVÁL	Lengyeltóti – Lengyeltóti Városi Művelődési Ház és Könyvtár	<a href="http://www.lengyeltoti.hu">www.lengyeltoti.hu</a>
2013.09.14.	Szüreti Felvonulás	Balatonalmádi -Vörösberény	<a href="http://www.pkkk.hu">www.pkkk.hu</a>
2013.09.14.	Szüreti Felvonulás	Balatonfenyves – Kertmozi	<a href="http://www.balatonfenyvesen.hu">www.balatonfenyvesen.hu</a>
2013.09.14.	Félsziget-kerülő Széchenyi István Emlékverseny	Balatonfüred	<a href="http://www.hunsail.hu">www.hunsail.hu</a>



DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2013.09.14.	Simándy emlékkoncert	Balatongyörök – Bertha Bulcsu Művelődési Ház és Könyvtár	www.balatongyorok.hu
2013.09.14.	Gyenesdiási Szüreti Vígasságok	Gyenesdiás – Kárpáti korzó	www.gyenesdias.info.hu
2013.09.14.	Szüreti szőlőkapkodó	Zalakaros – Gyógyfürdő tér	www.zalakaros.hu
2013.09.14.	Nyugati kis kör bringatúra		www.marathon.hu
2013.09.15.	XXII. Szezonzáró Vonyarci Búcsú	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2013.09.19-09.21	11. Keszthelyi Táncpanoráma	Keszthely – Balaton Színház	www.balatonszinhaz.hu
2013.09.20-09.22	Romantikus Reformkor	Balatonfüred – Anna Grand Hotel, Kisfaludy színpad	www.balatonfured.info.hu
2013.09.20-09.22	Merkantil Bank – Laser Európa Kupa	Balatonfüred	www.byc.hu
2013.09.21-09.22	II. „Ponty így jó” fesztivál	Vonyarcvashegy – Lidó Strand	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2013.09.21.	Szüreti túra	Várvolgy – Önkormányzat parkolója	www.bfnp.hu
2013.09.21.	Kenesei Ősz – Szüreti Fesztivál	Balatonkenese – Kultúra Háza	www.hellobalaton.eu
2013.09.28-09.29	TBS nagydíj	Balatonfüred	www.byc.hu
2013.09.28-09.29	Szent Mihály-napi búcsú	Balatongyörök – Szent Mihály Piac, Vonyarcvashegy-Szent Mihály kápolna	www.balatongyorok.hu
2013.09.28.	A Bakony–Balaton Geopark földtani öröksége 3. – Sivatagi időutazás: a vörös homokkő	Káptalanfüred – vasúti megállóhely	www.bfnp.hu
2013.09.28.	Szüreti vigadalom	Szigliget	www.szigliget.hu
2013.09.28.	Szüreti mulatság Nagyvázsonyban	Nagyvázsony – Séd Szabadidőpark	www.nagyvazsony.hu
2013.09.29.	XIV. Szent Mihály napi búcsú	Vonyarcvashegy	www.vonyarcvashegy.hu/programok
2013.09.29.	Szent Mihály-dombi Zenei Esték – „A Zene Világnapja” alkalmából	Vonyarcvashegy – Szent Mihály-domb	www.vonyarcvashegy.hu/programok



100%  
VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 043



▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶ ▶