

# PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶

*december*

Beszámolók  
KARÁCSONY 2013 





## IMPRESSZUM • 2013. december

**PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC  
**FOTÓK:** KIPPER GYÖRGY, KOCZKA TERÉZIA, ORMÁNDLAKI ÁRON, VADNAI PÉTER, JIM WOULFE **VIDÉÓK:** KOCZKA TERÉZIA, ORMÁNDLAKI ÁRON, SZUTOR FERENC **ANIMÁLT KÉPEK:** SZUTOR FERENC **ZENE:** JE VEUX **SZERZŐK:** ANDORKA RUDOLF, GERŐ ANDRÁS, KIPPER GYÖRGY, KÖVENDI ESZTER, MAJOROSI ANDREA, RICK CSABA, SZTOJKA LÁSZLÓ, SZUTOR FERENC **FORRÁSOK:** BALATONFÜREDI YACHT CLUB, BL BAVARIA YACHT CLUB, LASERSAILING.HU, MAGYAR TURIZMUS ZRT, MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG, MUSSANAH SPORT CITY, ROLEX SYDNEY HOBART OFFICIAL PAGE, TOMAI BALÁZS FB OLDAL **KIADVÁNYSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2013. DECEMBER 31. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE



# tartalom

**INDULÁS** Ilyen volt 2013 – A cikkek cikke! (5)

**KARÁCSONY 2013** Nekem a karácsony (12), Karácsonyi kikötő (13), Nálatok laknak-e állatok? (14), Nekem a karácsony... (15), Tiszai karácsony és szilveszter (16), Mit csinálhat szilveszterkor az ember? (18)

**VERSENY** Sikeres évzárás (20)

**HORIZONT** Gyerünk Vitorlázni! (23), Az MVSz háza tájáról (24), Van-e a vízen politika? (25), Az Olvasó kérdez (26)

**ROLEX SYDNEY-HOBART** S2H: Az útvonal (29), Nautical Circle (31), Mit kerestünk a Sydney to Hobarton? (32)

**PORTRÉ** Vitorlázó magyarok nyomában – Roni az őslakos (34)

**HAJÓ** A tradicionális dingik erényei (39)

**KÜLFÖLD** Érdi Mári megint nagyot versenyzett! (45), Operalátogatás Sydney-ben. Érkezés a tenger felől (46), Vadnai Benjamin újra világbajnok! (48), Új elnök a BYC élén (50)

**PROGRAMOK** (51)





# KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



## WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát





# A cikkek cikke!

## Ilyen volt 2013

FEJ-LEHAJTVA, LÁBUJJAL HOMOKBA RAJZOLGATVA, SZÓVAL AMOLYAN SZÉGYENLŐSEN JEGYZEM MEG: MÁR-MÁR HAGYOMÁNY, HOGY AZ ÉV VÉGÉRE ÖSSZEFOGLALJUK, MI IS TÖRTÉNT A SZEZONBAN ÉS AZON KÍVÜL. 4 ÉVE VAN EZ ÍGY ÉVRŐL ÉVRE, SZÓVAL, AZÉRT MÉG NEM EGY ÚJÉVI LENCSEEVÉSNI MÚLTRA TEKINT VISSZA, DE VALAHOL EL KELL KEZDENI. ÁTNÉZVE AZ IDEI CIKKEKET, AZT HISZEM, KIMONDHATJUK, HOGY 2013 EGY-SZERRE VOLT A VESZTESÉGEK ÉS AZ ÓRIÁSI BRAVÚROK ÉVE, NEM CSAK A HAZAI, HANEM A NEMZETKÖZI VITORLÁSSPORTBAN IS.

SZERZŐ: SZUTOR FERENC







SAJNOS AZ OLVASOTTSÁGI ADATOKAT ELNÉZVE MÉG MINDIG LEGINKÁBB A GYÁSSZAL, VALAMELYIK SPORTTÁRSUNK ELVESZTÉSÉVEL KAPCSOLATOS HÍREKET OLVASSUK LEGINKÁBB. A SZÜLETÉS ÉS A HALÁL ANNYIRA FELFOGHATATLAN SZÁMUNKRA, MINTHOGY EZ AZ A KÉT DOLOG, AMIT MÉG NEM TUDTUNK IRÁNYÍTÁSUNK ALÁ VENNI, HOGY ERRE VOLTUNK, VAGYUNK ÉS LESZÜNK LEGINKÁBB KÍVÁNCSIK. HALLOTTAM VALAHOL, HOGY AZ EMBEREK NAGY TÖBBSÉGE A LEGHÁTSÓ OLDALON KEZDI EL OLVASNI A NAPILAPOKAT, A HALÁLOZÁSI ROVATNÁL.

A mi veszteséglistánk az év legelején indult Tímár Péterrel, aki nélkül Agárdon talán sohasem lesz már olyan az utánpótlás-nevelés, mint korábban. Folytatódott Fluck Dórával, aki nélkülözhetetlen része volt a versenyrendezésnek, versenyzői életünknek. Aztán Vincz Tibor, aki megint csak emblematikus figurája volt Agárdnak. Aztán ott volt októberben Gilicze László, aki egészen fiatalon tűnt el a Balatonban, a fiatal és tapasztalt szörföst az egész hajós társadalom kereste reménykedve, de sajnos a legrosszabb forgatókönyv vált valóra. Telegdy István, a legendás sztáros 86 évesen San Franciscoban ment el közülünk, és még aznap kaptunk két másik halálhírt is: Pallás Évát és Patta Gusztit. Éva része volt a Fűzfői kikötőnek. Nem volt nap, hogy ne jött volna le a hajók közé. Akár tél volt, akár nyár, mindig találkoztam vele és kutyájával, ahogy gurulnak a parton, vagy egyszerűen csak nézik a Balatont és a hajókat. Nélküle nem lesz olyan a kikötő. Mint ahogy Gusztis is hiányzik majd Alsóörsről és a jó kis bulizós-ivós túraversenyekről, örökké jó kedélyével.

Nemzetközi szintén a szörfös világtól búcsúzott André Paskowski, aki optimizmusával szeretett volna erőt adni az embereknek a halála előtt, videóüzenetével megrendítve a világot. Andrew „Bart” Simpson halála az igazán értelmetlen és feldolgozhatatlan események közé tartozik. Hajója „egyszerűen” felborult, ő pedig nem tudott kijönni alóla. Mindez egy edzésen történt. A vitorlázás bizony veszélyes üzem. Tartsuk ezt észben!

Már-már törvényszerű, hogy a legolvasottabb cikkek között legalább egy a Kékszalagról szól. Nem volt ez másként 2013-ban sem, ahol a második helyre került megállás nélküli kékszalag közvetítésünk! Mi tagadás, jó idegrendszer kellett az ideji versenyhez. Voltak, akik 48-órát töltöttek vízen, hogy aztán a céltól szó szerint köp... karnyújtásnyira kapják meg a „DNF”-et. Innen is nagy elismerés nekik. Persze azért az élen is volt izgalom, hiszen Farky remek taktikával húzott le a déli partra (vállalva ezzel az átmeneti hátrányt), hogy aztán neki jöjjön be a déli.





Az élsportot is igyekeztünk követni, ahogyan ezt tesszük mindig, mert idén aztán tényleg nagyon sikeresek voltak a magyarok itthon és a világban. Akár úgy, hogy mi mentünk a világba, akár úgy, hogy a világ jött hozzánk. Kezdődött a Laser Worlds tavaszi előversenyeivel, majd a júniusi Világbajnokság sorozattal, miközben Földváron egy európai és egy világversenyt rendeztek. Nemcsak két klub, a BYC és a Szpari, hanem a mi versenyzőink is bizonyítottak, Vadnai Jonatán, aki amúgy alig versenyzett hazai vizeken, de az ellenfelek jó részét ismerte, övé is lett korosztályának VB és EB győzelme Laser 4.7-es osztályban. A lányok között Érdi Mária már az év elején is feltűnt kiemelkedő tehetségével, de itt is bizonyított: az 5. helyet szerezte meg a lányok között. Ők ketten aztán mindent vittek a Byte Világbajnokságon is. De említeni lehet még a fiatalok közül Virág Flórárt, aki gyönyörű hajrákkal, szép vitorlázással mindig ott volt az élvonalban nemcsak a 4.7-es, hanem egy héttel később a Radialok világbajnokságán is, Optimistben pedig Erőss Lorándot, Wolf Szabolcsot és Veenstra Csengét, akik nagyon jól szerepeltek az EB-n. Aztán ott van Berecz Zsombor, aki a Finn Gold Cup-on .A legszebb hónapunk volt augusztus, amikor egyszerre mutatta meg magát a világnak három fiatal, a világ két különböző pontján. Vadnai Jonatán és Érdi Mária az USA-beli Newportban, Zsombi meg Észtországban, Tallinban. Zsombi egész évben úgy versenyzett, olyan elegánsan és olyan lendülettel, hogy a magyar finnes világ megemelte a kalapját előtte. És ez volt az első éve finnben! Az is nagy dolog volt, hogy aztán egy hónap múlva három nagymenő jött el szomszédos országokból a magyar bajnokságra, ami bizonyította, hogy fontos nekik, hogy ezzel a fiúval versenyezzenek.

A Kisszölgyémi-Vezér-Kiss hármas is aktív és sikeres évet tudhat maga mögött, erre a korona a szeptemberi weymouthi világbajnokságon szerzett 4. hellyel került fel a korona!

Vezér Károlyt abban a hajóban is lehetett látni, amely a Balatonalmádiban megrendezett Soling Világbajnokságon Litkey Farkassal a kormánynál szintén bravúros teljesítménnyel fölényesen verte meg a világ Solingmezőnyét.

Tulajdonképpen az is hírértékű, hogy idén megtört a Majthényi-Domonkos páros uralma a Repülőhollandi osztály felett, mert idén a Szpariban megrendezett Világbajnokságon „csak” a második helyen végeztek. Mosolyogva írom, ők lehet, hogy nem így fogják ezt, de kilenc világbajnoki arany mellett elfér azért egy ezüst is...

HÁROM NAGYMENŐ  
JÖTT EL SZOMSZÉ-  
DOS ORSZÁGOKBÓL  
A MAGYAR BAJNOK-  
SÁGRA, AMI BIZONYÍ-  
TOTTA, HOGY FONTOS  
NEKIK, HOGY EZZEL  
A FIÚVAL VERSENYEZ-  
ZENEK





# 52HÉTVÉGE

NEHÉZ DOLGA LEHETETT A VERSENYSPORT BIZOTTSÁGNAK, AMIKOR ÉV VÉGÉN KI KELLETT VÁLASZTANIA AZ ÉV FÉRFI ÉS NŐI VITORLÁZÓJÁT, VAGYIS EBBŐL A RENGETEG KIEMELKEDŐ SIKERBŐL CSUPÁN KETTŐT! AZ IDEI EREDMÉNYEKET JELZI, HOGY A FÉRFIAKNÁL TÖBB NÉV IS FELMÉRÜLT DE VÉGÜL VEZÉRT KÁROLYT, A NŐKNÉL PEDIG EGYÉRTELMŰEN ÉRDI MÁRIÁT VÁLASZTOTTÁK.

A Porthole életében is több újdonságról számolhattunk be idén. Rögtön az év elején, amikor is „fektetett” formátumra állítottuk át elektronikus magazinunkat, ezzel reagálva a tartalomfogyasztási szokások átalakulására (ez de szép mondat). Így monitoron és tableten is jobban olvasható a lap. Az átalakulásnak nincs vége, 2014 is tartogat még meglepetéseket azoknak a bizonyos átalakulásoknak megfelelően. Ha már a tartalomfogyasztásnál tartunk... Idén indult el YouTube csatornánk is, ahova került fel mozgókép minden nagyobb és több kisebb versenyről, meg néha csak úgy is. Videóinkat idén több mint 10.000-szer tekintették meg! Persze nem meglepő, hogy a legnézettebb anyag nem az összevágott, zenésített szerkesztett film, amiben órák aprólékos munkája van, és a vágóprogram lassan összes funkciójának megtanulása, hanem a Kenesei robbanásról készült egyperces snitt. Se vágás, se zene, se sztori. A világ már csak ilyen, akár tetszik, akár nem. Nekünk meg tetszik!

Történt azért még említésre méltó dolog az idén. Nem véletlenül született több cikk az MVSz – MVK adok-kapokról, amit néha az olvasók sem tudtak követni. Jöttek-mentek a nyílt levelek, és mi is beszélgettünk a felekkel. A történetnek persze nincs vége, de majd meglátjuk, mit hoz a jövő.

Egy szép hajó, a Kékmadár története sem egyszerű. Ami tény: adott egy cirkáló, aminek a vízen lenne a helye, ez lenne mindenki érdeke, hiszen egy ilyen szép vitorlás beragyogja a versenyeket, a kikötőket, a Balatont, mindent ami 500 méternél közelebb kerül hozzá. Helyette szép lassan szétszárad a patron, miközben pereskednek fölötte.

2012-ben mindenki temette a Balatont, szó szerint: kiszárad, mert nem lehet tölteni; meg az iszap; meg a minden. Az elzárhatatlan Sió az összeesküvés-elméletek melegágya, de a „déli parti telektulajdonosok” felmenői is gyakran szóba kerülnek, ha egy-egy szezonban az átlagosnál alacsonyabb a vízszint. Aztán jön egy csapadékosabb év – mint mondjuk az idei – és mindenki elfelejti, hogy volt egyáltalán olyan, hogy ezzel foglalkoztunk. Így megy ez évről évre, mint a tücsök, aki ciripel egész nyáron. Az már biztosan látszik, hogy 2014-nek különösen aszályos évnek kell lennie ahhoz, hogy őszre megint a vízszint legyen a központi téma, de csak idő kérdése, hogy majd megint ne tudjunk kijönni a kikötőkből.









Ott vannak aztán a szélmalomharcaink. A yardstick előnyszámrendszer, – nyugodtan kimondhatjuk – szinte használhatatlan lett. A számok kiosztása tudományosan nehezen magyarázható. Nem is lenne ezzel baj, ha teljesítményeknek megfelelően korrigálnák az értékeket, hogy izgalmas maradjon a játék. Helyette vannak a „tuti nyerők” és „örök utolsók”, egy szóval status quo. Ürülnek is kifelé a YS bajnokságok... Ki ORC-be ki one design-ba menekül, ki pedig egyszerűen hagyja az egészet a P... khm fenébe.

Hogy a balatoni motorhasználat szabályozása olyan messze van a realitástól, mint egy B16-os a földkerüléstől, azt mindenki tudja. Senki sem indul el két nappal korábban egy távoli versenyre, és senki sem hagyja ott a hajóját egy idegen kikötőben vasárnap este, ha nincs szél. UGYANAKKOR mindenkinek az érdekeit szolgálja, ha szabályozott körülmények között lehetne motorozni. A Balaton nyugati fele sem lenne kizárva a versenyzésből, na meg a kikötők is több bevételhez jutnának a nagyobb számú túrázónak köszönhetően. Amit nem old meg a törvényhozás, azt megoldják a találékony emberek. Ha kell „életmentés”, ha kell „vizitaxi”, vagy épp „kísérőhajó”. De aki nem szeretne átférni egy kiskapun, az jobb ha nem hagyja el a báziskikötőjét, vagy annak néhány kilométeres körzetét, hátha a 14-es év hoz valami változást.

SZERINTEM A 128 ALKALOMMAL MÓDOSÍTOTT ALAPTÖRVÉNYRE SEM CSODÁLKOZOTT RÁ ANNYIRA AZ EGYSZERI PARLAMENTI DOLGOZÓ, MINT POMUCZ TAMÁSRA, AKI NÉHÁNY TÁRSÁVAL ELVITORLÁZOTT A DOLGOZÓSZOBÁJA ABLAKA ALATT EGY SZÉP MÁJUSI DÉLELŐTT. HIÁBA AKI ÚR, AZ A DUNÁN IS LEGYEN ÚR.

Hogy a mexikói törpekurvák hogyan is jönnek a vitorlázáshoz, azt Szily László magyarázta el, az utolsó indexes napjai egyikén, méghozzá vezető anyagban. A vitorlás társadalom egyik fele felháborodott, a másik fele meg jót nevetett rajta. Ami biztos, így legalább valaki beszélt a BoatShow-ról, a szakmán és az aktív vitorlázókon kívül is. Én mondjuk pont nevettem, de én már csak ilyen vagyok.

És hogy mi jön még ezután? Természetesen egy átvitorlázott, sőt átversenyzett hétvége! Mi megint így zárjuk az évet, és kezdjük a következőt. Jó szelet 2014-re is! •





# Nekem a karácsony

KÖVENDI ESZTER



NEKEM A KARÁCSONY MINDIG VALAMI ÚJ. A SZÜLETÉS, A VILÁGOSSÁG. A VILÁG VILÁGOSSÁGA. TALÁN NEM IS VÉLETLEN AZ, HOGY ILYENKOR AZ EMBER HAGYJA, HOGY EZ A VILÁGOSSÁG MEGVILÁGÍTSON MINDENT, AMIT EDDIG CSINÁLT, VAGY LEGALÁBBIS EBBEN AZ ÉVBEN. ILYENKOR NEM BAJ EGY KIS ÖNKRITIKÁT GYAKOROLNI.

Én is azt teszem. Sok mindent szerettem volna, amit nem sikerült befejezni idén. Mint egy soha el nem készülő hajó. Azt hiszem, ha az ember belekezd egy hajó megépítésébe, az olyan, mintha egy festményt kezdene el, vagy egy regényt megírni. Elkezdni még csak-csak, de hol a vége? Mintha soha nem lenne, mindig úgy érzed, hogy még mindig hiányzik valami. Azt hiszem, ez azért van, mert ilyen az életünk. Ezért a rohanás. Minden nap azt hiszed, nem fejeztél be valamit. Úgy érzed, egyre nagyobb tömeget görgetsz magad előtt. Pedig nem biztos, hogy ez így van. Most például nagyon jó lenne, ha magát írná a magazin. Leírná gyorsan azt, ami lényeges, ami mellett jó megállni, mint például az, hogy vannak még becsületes, kétkezi munkás hajóépítő emberek, akiknek a kezében soha nem áll meg a munka. Akiknek nagyon jó meghallgatni a történetét, csak le kellene írni.

Jó lenne megírni azt is, hogy előkerülnek gyermekkori emlékek azzal, hogy sokáig eltűntnek hitt hajókat újítanak fel. Szeretnék többet tudni a Hungáriáról, ami talán hamarosan újraéledhet, na meg gyermekkorom állandó látványáról, a Macókáról, amely fura színösszeállításával, púpos vas külsejével, a rajta élő 120 kilós néni-vel és bácsival, papagájjal, kutyával sokáig üde színfoltja volt a füredi mólónak, s eltűnésével nagy űrt hagyott maga után. Most megjelent, Kenesén van és felújítják!

Szóval azt kívánom magunknak jövőre, hogy minderről, meg még sok minden másról tudjunk írni. Kívánok befejezett, megszólalt dolgokat, még több gyémántot, amit le lehet porolni, megcsiszolgatni, s kiderül, hogy mennyire csillog. Kívánok még mindnyájunknak befelé helyett kifelé fordulást. Odafordulást másokhoz, hogy

meglássuk, mi az, ami működik, amiben hinni lehet. Jó hallani, amikor valaki azt mondja, hogy a két kezében hisz. Azt hiszem, a munkában való hitünket is kicsit fel kellene éleszteni. Senki sem véletlenül van ott, ahol van, és amiben van.

Nem akarom szaporítani a szót, sok mindenről szeretnék, szeretnék még majd írni nektek, de amit most mégis ki szeretnék emelni, az a köszönet. Köszönet, hogy olvastatok, köszönet, hogy néha elviseltetek minket, amikor az nehezebb volt és köszönjük, hogy támogattatok.

De a mi magazinunk mégsem arról szól, hogy mi itt írogatunk nektek hol szóragoztatva, hol megbotránkoztatva, hol untatva benneteket. Sokkal inkább szól arról, hogy folyton buzdítunk mindenkit az írásra, mert minden fontos, minden hír, és hiszünk abban, hogy aki minket olvas, az hozzánk hasonlóan a gyöngyszemeket keresi és találja. Ezért most a legnagyobb köszönetünk azoknak szól, akik idén is mertek és akartak tollat ragadni, ha láttak valamit, ami tetszett, vagy ami éppenséggel zavarta őket, vagy egyszerűen csak szerettek volna elbűszkélkedni hajóikkal, eredményeikkel. Szeretnék itt elmondani, hogy végtelen örömet jelent nekünk minden egyes beküldött írás! Nagyon köszönjük mindenkinek, aki ezt megtette és reméljük, jövőre még többen hajlandóak lesztek erre!

Azzal szeretnék nektek nagyon boldog karácsonyt és új évet kívánni, hogy összegyűjtöttünk pár beszámolót arról, hogy melyik kikötőben milyen volt a karácsony, vagy az újév köszöntése. •

**Szeretettel, a Porthole csapata nevében én**





# Karácsonyi kikötő

SZUTOR FERENC

## Milyen a kikötő karácsonykor? Csendes.

A **Marina Fűzfőbe** is beköszöntött a tél, sőt lassan megjön a Jézuska is. A hajók a parton várják ezt a nemes pillanatot. Mi tagadás sok vitorlás nincs felkészítve a rendkívüli alkalomra. Ünneplő ruha nélkül nyári díszben túrik a múlt szokat. Szerencsére legalább ennyi hajót készítettek fel gondos kezek a hosszú téli szezonra. Vitorlák leszerelve, motor téliesítve, hajó leponyvázva. Ez a minimum.

A sirályok most a kikötő urai. Egymással beszélgetve repülnek köreiket a kikötő felett. Egy-

egy cölöpre leszállnak, majd tovább is rebbennek gyorsan. Nyáron sincs ez másképp, sőt a kacsák is ugyanígy úszkálnak a mólók között. Most viszont nincsenek ott a szép hajók, amiknek elmélázna a szem.

A lobogókat egykedvűen taszigálja a szellő. Ő is tudja, hogy tavaszig itt hiába is erősít bele, nincs, aki meglovagolja.

A Sirályban jól esik a forró kávé, talán sohasem esett ilyen jól. Az asztaldíszek azért visszazökkentenek a jelenbe. December 22-e van, már csak kettőt kell aludni karácsonyig, aztán pedig

jön a szilveszter. Jut eszembe, Te mit csinálsz 31-én éjfélnél?

A **Marina Fűzfő Sirály éttermében** élvezed a remek ételeket? **Vitorlás versenyzel** a Bavaria Yacht Clubban Balatonlellén? Egyik sem? Még mindig van egy lehetőséged. Online követheted a Porthole szilveszteri expedícióját, ami 30-án indul Keneséről Lellére, természetesen hajóval. Elsején hajnalban érünk csak vissza. Közben lesz egy verseny, 1-2 remek lakoma, és **vízen pezsgőpukkantás** is. Az pedig már nagyon megy. :) •





# Nálatok laknak-e állatok?

Sokszor egyedül vagyunk a füredi kikötőben, ahol a tél közeledtével egyre inkább csendesedik az élet – gondolná a kívülálló – de a valóság egészen mást mutat. Ilyenkor megjelennek a rókák, átvonuló vízimadarak tömegei és legnagyobb örömünkre pár éve vidráink is vannak. Két éve egy anya két kölykével rendszeresen hancúrozott a kikötőben. Jó étvágyukat mutatta a kikötő fűvén hátra hagyott gyönyörűen kifilézett halak szálkaváza, melyről a környékbeli kóbor cicák lelkesen lerágták a fejet, persze csak ha gyorsabbak voltak, mint a rókák. Apropos rókák – nemrég olvastam itt a Porthole-n a toportyánféregről (nádi farkas) – egyik évben közülük is volt három látogatónk. Valóban csóróbban néznek ki a díszes bundájú rókánál, de hasonlóan barátságosak és nem félnek az embertől, ha van idejük hogy megismerjék. De ami a legmeglepőbb, hogy az elkényeztetett házi cicánkkal is barátságban vannak. Évekkel ezelőtt a Bakonyban átutazva láttunk egy macskát játszani rókával. Megálltunk az úton és nem akartunk hinni a szemünknek, arra gyanakodtunk, hogy talán mindkettő veszett. Egy évre rá a mi cicánk is izgatottan kikéredz-

kedett a nappaliból és ajtónyitáskor meglepve láttuk meg a rókát, akitől a cicánk nemhogy nem félt, hanem egyenesen mellé ült, egyértelművé téve, hogy régi haverról van szó. Többször volt alkalmunk megfigyelni, hogy a cicánk barátkozik a rókafélével, míg az idegen macskákkal inkább területvédő, háborús a viszony. (Az egyik fotón a kék ládáról teljes nyugalommal szemezik a cica a rókával).

A napokban megjelent egy vidra legény is a kikötőben – azért gondolom, hogy hím, mivel igen nagy és egyedül jött – 10 perc alatt fogott háromméretes halat és filézés nélkül befalta őket. Kifejezetten látszott, hogy élvezi fölényét, sok bukfcencet vetve vadászott és nem hagyta zavartatni magát diszkrét közeledésünkre sem. Van még egy vendégünk, akinek nagyon szoktunk örülni, a jégmadár. Hihetetlen színeivel, gyors reptével elkápráztat, de a legizgalmasabb, amikor vadászik. A víz feletti ágon, korláton ülve meredten figyeli a vizet, majd villámgyorsan lecsap és egy szempillantás alatt újra a helyén ül csőrében a snecivel – olykor egyszerre többet is megfog. Vajon hogy csinálja? •

**A NAPOKBAN MEGJELENT EGY VIDRA LEGÉNY IS  
A KIKÖTŐBEN – AZÉRT GONDOLOM, HOGY HÍM, MIVEL IGEN  
NAGY ÉS EGYEDÜL JÖTT – 10 PERC ALATT FOGOTT HÁROM-  
MÉRETES HALAT ÉS FILEZÉS NÉLKÜL BEFALTA ŐKET.**





# Nekem a karácsony...

## **Kedves Porthole !**

A mi kikötőnkben a karácsony, valami ilyesmi. Van fa, ami díszes, persze csak szolidan, a hajók pihennek és ők is ünnepelnek. Várják a hajósokat, velünk együtt, szilveszterkor egy napközbeni koccintásra, hogy közösen búcsúztassuk az évet. Évek óta szokás nálunk, hogy ezen a napon összegyűlünk a Zanzi teraszán. Én forralt bort és teát főzök, a vendégek meg harapnivalót, süteményt, gyümölcsöt hoznak, de ha semmit az sem baj. Találkozunk, ami jó. Küldöm a képet is a fáról.

Üdvözlettel: Rick Csaba, Révfülöpről





# Tiszai karácsony és szilveszter

KIPPER GYÖRGY

## Karácsony

Meleg van és jó idő. Időjárási rekord dőlt meg tegnap, meg is kaptuk az első karácsonyi vitorlázós képeket. Emlékezetes karácsonyi ajándékot kaptunk a kellemes déli szél formájában.

Az 500. futamot a Boszorkánysziget – Marostorkolat rekord kísérleten, karácsony másnapján vitorlással teljesítettük.

Bár az előrejelzésekhez képest gyengébb szél és a befagyott kikötőből való hosszadalmas kihajózás is hátrányosan érintett bennünket a futamidő szempontjából, de így legalább idillikus körülmények között vitorláztunk. (2:31:10)

A hivatalosan 2006 óta dokumentált 8 km-es versengés vízen eddig nyolc sportág versenyzői által került teljesítésre. Vitorlás (63), kajak (143), kenu (44), párevezős (24), halászladik (14), sárkányhajó (117), úszás (2), búvárúszás (1).

## Újév

A 2014-es tiszai újévi víz-party is jégtöréssel kezdődött. Az újév első napján „fogadóvá” alakult a szegedi vitorlás és kishajós oktató bázis.

Kilencedik éve, hogy a vitorlázás, a Tisza és a vízi sportok szerelmesei az újév első napján találkoznak, hogy a VÍZ-PARTY keretében hódoljanak szenvedélyüknek, annak reményében, hogy az itt töltött kellemes percek jegyében telik majd az újesztendő.

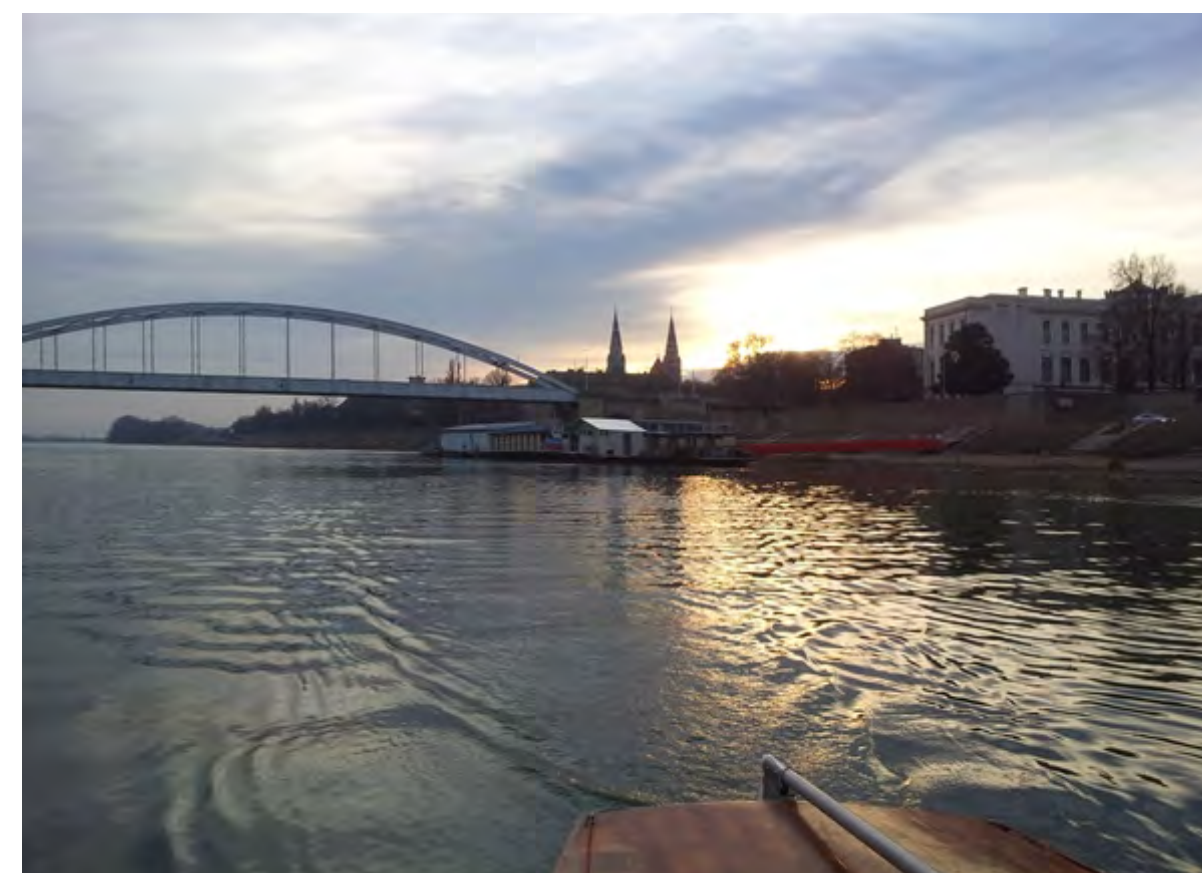
Bár az elsőként kifutó hajók még vékony jégpáncélt törtek a Tiszayacht kikötőben, a nap-sütés és a kellemes DK-i szél újabb és újabb vitorlásokat, kajakokat, sárkányhajót csalt ki a Maros torkolatába.

Folyamatosan érkeztek a volt tanulók, oktatók, hajósok és egy rövid, inkább csak szimbolikus értékű hajókázás után adták egymásnak a hajókormányt.

A parton újévi malacsült, hurka, kolbász, fogadta a látogatókat, a vitorlázásból, hajókázásból visszatérők gyors regenerálódásáról forró tea és sütemények gondoskodtak, a vidám hangulatot forralt bor fokozta.

Mivel a lelkesedés az utolsó pillanatig kitartott a hajók leszerelése már sötétedés utánra maradt.

Reméljük, hogy az év első napján történtek jegyében telik majd az újesztendő, és oktatás, sportolás közben 2014-ben is sűrűn találkozunk majd a Tiszán. •





A PORTHOLE MAGAZIN BEMUTATJA

# Szilveszter

I. SZILVESZTERI REGATTA 2013-14

A szilveszteri események videós összefoglalója.  
**ZENE** Mozart – Kis éji zene **VIDEÓ** Szutor Ferenc

FILM

20

1





# Mit csinálhat szilveszterkor az ember?

KÉZENFEKVŐ, HOGY HATALMAS BULIBA KEVEREDIK, AHONNAN TISZTÁZATLAN KÖRÜLMÉNYEK KÖZÖTT KEVEREDIK HAZA. VAGY SEHOGY. MÁSNAP PEDIG LENCSE HELYETT FÁJDALOMCSILLAPÍTÓBÓL VESZ BE UGYANANNYIT. EZEK UTÁN MEGFOGADJA, HOGY JÖVŐRE OTTHON MARAD.

A következő kategória azon emberek köre, akik a fenti eseményeket annyiszor, de tényleg annyiszor átérték már, hogy nem csak megfogadják „soha többet szilveszteri buli”, hanem valóban türtőztetik is magukat. Ők jellemzően szűk csoportokba gyűlve szervezett módon, vagy valakinek a lakásán beszélnek meg az időjárás aktuális állapotát, na meg hogy a gyerekeknek hogy megy a sulis. Veszélyes, mert azért ebből még vissza lehet csúszni az első kategóriába, egy óvatlan pálinka körrel.

Nem szabad megfedkezni a megrögzött csakazértsemszilveszterezek típusú emberekről. Ők azok a renitens szabályelhagyók, akik nem hajlandók parancsra berúgni. Minél nagyobb az utcáról behallatszó buli zaja, ők annál erősebben szorítják a fejükre a párnát, és közben azon morfondíroznak, hogy ki és miért találta fel a szilvesztert, meg úgy általában kis az a **XIII. Gergely pápa**.

Vannak aztán azok, akik azt csinálják szilveszterkor, amit egész évben szeretnének csinálni.

Első ízben hirdettek vitorlásversenyt december 31-re amire a Porthole

csapatát is meghívták. Mivel ez a program éppen beleillett a már már általános szilveszteri tevékenységünkbe, szívesen fogadtuk a meghívást.

A túra 30-án reggel indult Keneséről. A Balaton egy igazán pazar nappal ajándékozott meg minket, amiben volt egy kis szél is, egy kis napsütés is, lelebukó hattyúk is a nádas mentén, na meg csoportosan a vízen üldögélő, majd felszálló kacsák is (bár egyes vélemények szerint azok nem is kacsák).

A llelei fogadtatás már hozta a szilveszteri hangulatot. Ahogy befordultunk a kikötőbe, már fel is csendült a harmonika, és mire lekötöttük a köteleket, valahonnan mindenkinek a kezében termett egy kupica pálinka. Tudtuk, itt baj nem lehet. Forralt bortól erőre kapva foglaltuk el szállásunkat BL Bavaria Yachtclub & Apartments nagy épületének legfelső szintjén. Nem éreztük tehernek a létet az adott szituációban.

A disznótoros vacsora este 7-kor vette kezdetét, melyet egy amolyan „stand up” előadás követett. A előadó nevét itt most nem írnám le, mert egyrészt nem emlékszem rá, másrészt még a végén valaki újra meghívja





EZ TÖBB VOLT MINT ÉRDEKES. VALAHOL ELRAJTOLNAK A HAJÓK, MAJD VALAMIT MEGKERÜLNEK, MAJD MEGINT, ÉS VALAHOL BEFUTNAK. ENNYIT LÁTTUNK. A PROBLÉMA AZ VOLT, HOGY AKKOR SEM LEHETETT ENNÉL SOKKAL TÖBBET ÉRZÉKELNI, AMIKOR MÁR VERSENYBEN VOLTUNK.


 FOTÓ

valamilyen hajós rendezvényre. A humorista egy sajátos válfaját űzi ennek az előadásmódnak, amiből valahogy pont a poénok hiányoznak. Kb úgy találta meg a hangot a közönséggel, mint az őslakos kínai rizstermelő egy űrhajóssal. Szóval sehogy.

A jó hurka/kolbász, na meg a finom Bujdosó borok hamar visszaparancsoltak minket a szobánkba, de a pihenés csak reggel 8-ig tartott, hiszen svédasztalos reggeli után rögtön kezdődött a kormányosi értekezlet.

18 egység 6 hajóval. A futamokat és a hajókat is sorsolják. 3 futam, minden futamban 6 egység, melyek közül minden futamból az első kettő jut tovább a döntőbe. Ezután a döntőbe jutott 6 hajó küzd meg egymással.

Minket a harmadik futamba sorsoltak, így volt időnk testben és lélekben összeszedni magunkat. A móló végén állva figyeltük a virtuális pályán versenyző valódi Bavarira 32-eseket. Ez több volt mint érdekes. Valahol elrajtolnak a hajók, majd valamit megkerülnek, majd megint, és valahol befutnak. Ennyit láttunk. A probléma az volt, hogy akkor sem lehetett ennél sokkal többet érzékelni, amikor már versenyben voltunk. Ha éppenséggel nem merül le a telefon, és szépen mutatja a következő forduló irányát és távolságát, akkor sem egyértelmű, hogy akkor most az előttünk lévő hajó vette a bóját? Vagy nem vette? Vagy mi akkor ha itt fordulunk venni fogjuk? Szóval kicsit támolyogtunk a pályán, de nem csak mi. Mint később kiderült volt csapat akinek 5 perc után kikapcsolt a telefonja, és onnantól taláalomra mentek. Mondjuk a szervezők előre leszögezték, hogy óvás nincs, innentől meg mondjuk majdnem mindegy is, hogy valaki veszi-e a bóját vagy sem.

Nyilván savanyú a szőlő, mert nem jutottunk tovább. Azért ez a virtuális izé inkább a játék, mint a verseny kategória. Csapatépítő programok remek kiegészítője, de regattát szervezni rá kicsit izé na... Persze azért itt sem rontotta el ez senkinek a kedvét, hiszen az esemény nem a kőkemény egymásnak feszülésről szólt.

Az eredményhirdetés után jutott idő kipihenni a verseny izgalmát, hogy aztán kezdetét vegye a szilveszteri vacsora. A bejárattól az asztalunkig kísérték minket, át az ünneplősbe öltözött vendégcseregben. Mi ugye alapvetően hajózós programot terveztünk, a vendégek meg alapvetően szilveszterest. Ennek megfelelően ők kiskosztümben, öltönyben, mi meg farmerben és termo pulcsiban ültünk neki a megszámlálhatatlan fogásnak. Komolyan mondom, hogy az év egyik étkezése volt ez! Olyan finom volt minden, de tényleg minden, hogy a normál befogadóképességük többszörösét fogyasztottuk el. Mire úrrá lettünk a leves, előétel, főétel, desszert sorozatokon, este 10 óra lett. Ideje volt indulni.

A kibójázatlan lellei kikötőből nem teljesen sima dolog éjszaka kimenni, hiszen a maráson csak egy vékony csatorna vezet át. Vettünk egy mély levegőt, és a GPS meg a reflektorok segítségével csak kitaláltunk a nyílt vízre. Éjfélre a tervek szerint Tihany alá értünk, itt Füred és Zamárdi között pukkantottuk el a pezsgőt, hogy Boldog Új Évet Kívánjunk egymásnak, és mindenkinek aki esetleg a bizonyos párna alá az okos-telefonját is bevitte.

Keneséig gyönyörködtünk a tűzijátékokban és a téli éjszakai Balatonban, aminek igazán földöntúli hangulata van. Csak javasolni tudom, másnaposság ellen. Remek szilveszter volt! Jó szezon mindenkinek! •





# Sikeres évzárás

## Mitől lesz sikeres egy év? Talán attól, hogy sokan, sokfelé a világban vitorláznak át egyik évről a másikra?

KÖVENDI ESZTER

Cadizban Érdi Mári győzedelmeskedett Laser 4.7-ben, míg Standardben Tomai Balázs a második helyen végzett a december 28-31 között megrendezésre került New Year's Regattán.

Lapzártánkkor kaptuk a hírt, hogy Omanban a Laser Világbajnokságon Laser Radial ifiben Vadnai Benjamin világbajnok lett, míg öccse, Jonatán ötödik helyével az U17-es korosztály dobogójának harmadik fokára állhat fel

az újév 3. napján! Rengeteg munka és segítő családi háttér áll mögöttük, mi tudjuk, hogy ez az édesapa, Vadnai Péter győzelme is egy kicsit, ezért a gratuláció neki is ugyanúgy jár. A hazaérkezésükkel velük készült **interjú**, ...és ami a **sikerek mögött van**.

A mi csapatunk az Audi M5 Bavaria szilveszteri regattán vett részt 17 másik egységgel együtt, miközben Szegeden is jégtörő víz-

partyt rendeztek, ráadásul jollékkal.

A Rolex Sydney to Hobart is ottani idő szerint szilveszter napjának délelőttjén futott be az utolsó hajó, nálunk 10 fok körüli hőmérsékletek vannak, szóval nem túl évvégi a hangulat!

Lassan kimondhatjuk: egész évben vitorlá-zunk. Ha ilyen eredményekkel kezdjük az új évet, akkor mi lesz még itt idén! Hajrá! ▶



AUDI M5 Bavaria



Oman VB



Cadiz





Rolex SH



Tomai Balázs



Tiszai víz party



Érdi Mária



HANSE

325

VITORLÁZÁSRA  
KÉSZEN

# MAXIMUM

Kiinduló árért, teljesen felszerelve

KATTINTSON  & SPÓROLJON MAXIMÁLISAN

## HANSE 325 MAXI KIADÁS

Hogy a 2014-es szezon 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?



# Gyerünk Vitorlázni!

SZUTOR FERENC

Nem nem, most kivételesen nem úgy. A fenti felszólítás egy hiánypótló kiadvány címe, ami nem mellesleg ideális ajándék!

Végre megjelent egy olyan fiataloknak szóló könyv, ami játékosan, képregény szerűen mutatja be a vitorlázást. Nem traktálja a gyermekeket felesleges szakkifejezésekkel, viszont színes ábrákon és a saját nyelvezetükkel mutatja meg nekik mindazt ami valóban fontos. A „Gyerünk Vitorlázni!” 8-9 éves kortól már remekül értelmezhető, de még a felnőtteknek is tud néha újat mondani.

Hogy a tudásanyag nem légből kapott, arra garanciát ad a Brit Királyi Jachtszövetség, hiszen az eredeti angol nyelvű könyv az RYA kiadásában jelent meg. Ennél jobb ajánlólevél aligha szükséges.

Kopogtat a Mikulás, de a Jézuska sincs már messze! Ha nem félsz attól, hogy tavasszal az optimist hirdetésekkel kell böngészned, akkor tényleg ez az ideális ajándék! Bővebb információ, megrendelés [itt](#). •





# Az MVSz háza tájáról

FORRÁS: MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG

RÖVID ÖSSZEFOGLALÓ ABBÓL, AMI MINKET IS ÉRINT. A Magyar Vitorlás Szövetség december 19-i ülésén két tartózkodással elfogadta, hogy Vezér Károlyt 2013-ban nyújtott teljesítményéért az Év férfitorlázója címben és elismerésben részesítsék, ezzel ő az első ember, akit legénységként ilyen elismerésben részesítenek. Aki tartózkodott, az más elbírálási rendszert szeretne a jövőben.

Felmerült Berecz Zsombor idei kiemelkedő teljesítménye, de arra nem tér ki a jegyzőkönyv, hogy miért nem őt választották. A nőknél egyértelmű igenel mindenki Érdi Máriára szavazott. A díjak átadására a későbbiekben kerül sor, arról igyekszünk majd beszámolni. Elfogadták a Nagyhajós bizottság terveit és összetételét is, ezzel kapcsolatban figyelmetekbe ajánljuk Soponyai Gézával készült **korábbi interjúkat**, amelyben terveiről, törekvéseiről beszámol, reméljük továbbra is, hogy abból minél több teljesül. Felvetődött végre a kék könyv helyett valami más! Kíváncsian várjuk!

Idén sem bálozunk februárban! Talán június elején, Siófokon. Kész a 2014-es versenykiírás! Hamarosan mi is feltesszük a mi verzióinkat, ahol hétvégékre bontva láthatóak a különböző hajótípusoknak szánt versenyzési lehetőségek. Versenysport-menedzseri pozícióra lehet jelentkezni január 31-ig az MVSZ titkárságán, **részletek itt.** •





Olvasói levelet kaptunk, amit nagyon szívesen és élvezettel olvastunk, és az alábbiakban veletek is közlünk:

# Van-e a vízen politika?

Majorosi Andrea

Érdeklődéssel olvastam a Porthole „Értünk harcolnak, nem ellenünk”, „A vitorlázásért féltékenység nélkül” cikkeit, ámde rájöttem, nem értem, mi a helyzet.

Egyszerű vitorlázó vagyok, aki szívesen tölti idejét a vízen, nem vagyok tisztségviselője semmilyen vitorlás szervezetnek, így nem láthatok a kulisszák mögé, nem jutok bizalmas információkhoz. Alapvetően erre nem is lenne szükség, csak hogy az ember vitorlázgatva állandóan olyan szabályozásokba ütközik, amelyek nem föltétlenül nyerik el a tetszését. Lásd új jogszabályok a Balatonon (horgonyzás), a kedvtelési hajós vizsga körülményei, ára, tananyaga stb., stb. hosszan lehetne sorolni. Nincs is baj, szabályok kellene, azért tartjuk a bürokratáinkat, hogy kitalálják ezeket. És viszont, azért (is) tartjuk az érdekképviseleti szerveket, hogy a bürokratákkal szemben minket képviseljenek, értünk lobbizzanak. Ilyen lenne a MVSZ.

Eljutott hozzám nemrégiben, talán a nyáron a MVSZ kérdőíve, amelyben szívesen érdeklődnek, hogy miben is látunk a MVSZ szerepét. Én böcsülettel kitöltöttem, jelezve hogy fontosnak tartanám a fent említett funkciókat, de a jelek alapján kevesen lehettünk, akik így gondolták. Persze annak a változatnak is van létjogosultsága, hogy a MVSZ egyetlen feladata a versenyzés bonyolítása, utánpótlás nevelés és ezekhez a lehető legtöbb pénz megszerzése. A ci-

vilek pedig evickéljenek a vízen, ahogy tudnak.

Mindegy, érdekképviselet mindenképpen kell, no de kell-e kettő?

Mit csinál az egyik, mit csinál a másik? Alighanem kölcsönösen megpróbálják elhárítani egymás elől a forrásokat, a vitorlázás meg két szék között a földre ül. Aztán hogy is van ez, közgyűlésen leválszanak egy vezetőt, az szól az állam elvtársnak és kap egy vadonatúj szervezetet, amelyben megvalósítja az álmait? Vagy nem is így volt? Nem értem... Félreértés ne essék, ez nem kritika csípőből, hanem kérdések, mivel nem értjük a dolgot.

MVK? A vitorlás piknik, vagy mi a csoda kiállításról tudomást szereztem a rendezvény előtt 2 héttel. Gondoltam, utánanézek a neten mi is ez, de írd és mondd, semmilyen információt nem találtam róla. A vezető hajós portálok nem hozták, a Millenáris programjában nem szerepelt, azt hittem, vicc az egész. Mégsem volt vicc, mert végül is megrendezték, kíváncsi lennék, hányan látták, akik nem szakmabeliek. Együttal megnéztem a MVK honlapját, akkor még üresen tátongott, (semmilyen megvalósított programról, rendezvényről nem adott hírt, azóta már tájékoztattak a kiállításról) holott, ha jól emlékszem, elég régen létezett már.

Hajós Klaszter? Ez jó! A hazai hajógyártást össze kell fogni, segíteni kell nekik! Ingyen kiállítási hely csak

klasztertagoknak? - ez nem jó! Vajon meghívtak előzetesen minden hajóépítésben érdekelt iparost a klaszterbe, vagy ez megint a (viszonylag) nagyok hazai elit-szervezete?

Festetics Terv? Jó ez? Tapasztalati alapon az állami kezdeményezésekkel szemben nagy a civil ellenállás, még akkor is, ha ezek a kezdeményezések látszólag a polgárok érdekeit szolgálják. Érzésem szerint a járható út az lenne, hogy a civilek szerveződnek, érdekképviseletet hoznak létre (MVSZ vagy tőlem MVK) az jelzi az igényeit az állam felé, az állam segít, vagy nem segít. Ha nem segít, akkor addig lobbizik, míg végül segít.

Ha a politika kezdi megmondani, hogy mi jó nekünk és hogy mi tulajdonképpen mit szeretnénk, az általában balul sült el. Mivel mindezt nem értem, a sajtótól várnám a megfejtést, de udvarias és visszafogott tájékoztatásnál egyéb nem érkezik. Kis ország vagyunk, mindenki együtt vitorlázik, értem, hogy nem lehet nagy leleplező cikkeket írni egymásról, másnap pedig egy hajóban ülni...

De akkor mi, laikusok hogyan értjük meg a történéseket? Olvassunk a sorok közt? Én már felnőtt voltam abban az időben, amikor még olvasni kellett a sorok között és már akkor belefáradtam. Vagy mindez üres képzelgés, nincs politika a vízen, csak a téli köd? •



# Az Olvasó kérdez

Gerô András

Van-e a vízen politika? Ezzel a kérdéssel szólítottunk meg és örömmel reagálunk, mert a témában kifejtett aktivitásunknak általában korlátot szab az újságírói etika és a tájékoztatással szükségszerűen együtt járó felelősség is.

Mielőtt a feltett kérdésekre választ adnánk, el kell mondanunk, hogy szó sincs arról, hogy ne lennénk tájékozottak. Több MVSz elnökségi ülésen vettünk részt, mint egy átlagos elnökségi tag, hiszen mi a Porthole megalakulása óta három elnökség üléseit látogattuk még akkor is, ha nem voltunk mindig szívesen látott vendégek. Ahhoz azonban, hogy kellő mélységű érdemi tájékoztatást adhassunk a történetekről, nem ragadhatunk ki szaftos részleteket az egymással nagyon is összefüggő történések kusza szövevényéből. Ha néha meg is tettük, figyelembe kellett azt is vennünk: vajon nem okozunk-e nagyobb kárt a közléssel, mint a diszkrét hallgatással. Többször is kifejtettük, hogy az MVSz-re, mint közhasznú érdekképviselői szervezetre nagy szükség van, mert legitimációjából adódóan sokat tehet, tehetne a vitorlázók problémáinak megoldásában. Más-

részt egy gyenge, hatástalan szövetség – leváltásáig – nagy kárt nem okoz, hiszen ha egyáltalán nem létezne ilyen szervezet, akkor is lenne vitorlázás, versenyzés, kikötői élet, legfeljebb más szabályok mentén szerveződne.

Majorosi Anna olvasónk azonban több konkrétumot vár tőlünk, lássuk a kérdéseit!

A levélíró kifejti, hogy elégedetlen az új hajósokat érintő jogszabályokkal, szeretné, ha lenne egy igazi érdekképviselői szerv, mondjuk az MVSz, de minek kettő?

Nos, a vitorlázáshoz kötődő egyesületek, klubok szövetsége az MVSz, egy kiemelten közhasznú nonprofit szerveződés a Sporttörvény által nevesített jogokkal és kötelezettségekkel. Az MVK egy állami tulajdonú nonprofit vállalkozás, mely tagegyesülete a Vitorlás Szövetségnek. Az MVK nevesített képviselői szerepet nem tölt be, de tevékenységével hozzájárulhat a vitorlás közösség érdekérvényesítéséhez. A nemrég alakult MVK szemben a szövetséggel jelentős vagyonelemekkel gazdálkodhat, de ez nem írja felül a Sporttörvényben nevesített szövetségi legitimációt.

“Mit csinál az egyik, mit csinál a másik? Alighanem kölcsönösen megpróbálják elhalászni egymás elől a forrásokat, a vitorlázás meg két szék között a földre ül. Aztán hogy is van ez, közgyűlésen leváltanak egy vezetőt, az szól az állam elvtársnak és kap egy vadonatúj szervezetet, amelyben megvalósítja az álmait? Vagy nem is így volt? Nem értem... Félreértés ne essék, ez nem kritika csípőből, hanem kérdések, mivel nem értjük a dolgot.”

A feladatkörök, a mozgástér tisztán elkülönülnek, ha valóban egymás elől halásznák el a forrásokat az nagy baj lenne. A kormányzat úgy ítélte meg, hogy a vitorlázásnak szánt földi ingatlanokat (UNI vagy volt MAFC komplexum) nem a szövetségnek, hanem egy erre a célra létrejött társaságnak a kezelésére bízta. Ez még önmagában nem jelenti azt, hogy az új tagegyesület forrásokat vonna el a szövetségtől, hiszen számos címzett forráshoz jogosultság hiányában hozzá sem fér. A gyanakvásra inkább az ad okot, hogy kiterjedt kapcsolatrendszere lévén olyan pénzekhez is hozzájut, melyet a szövetség soha nem tudna megszerezni. Ha ezek a pénzek a vitorlázást gazda-



gítják az nettó nyereség, ha azonban valóban olyan támogatókat vonnak magukhoz, akik a korábbiakban a szövetséget erősítették az súlyos működési zavarokat is eredményezhet.

“A vitorlás piknik, vagy mi a csoda kiállításról tudomást szereztem a rendezvény előtt 2 héttel. Gondoltam, utánanézek a neten mi is ez, de írd és mondd, semmilyen információt nem találtam róla. A vezető hajós portálok nem hozták, a Millenáris programjában nem szerepelt, azt hittem, vicc az egész. Mégsem volt vicc, mert végül is megrendezték, kíváncsi lennék, hányan látták, akik nem szakmabeliek.”

Tekintsük ezt a rendezvényt jó szándékú kezdeményezésnek. A beharangozója valóban kritikán aluli volt, későn és nem igazán hatékonyan kommunikáltak. A “szakmabeliek” a jól tájékozott látogatók pozitív nyilatkozatai, a helyszín kiválósága és az időpont megválasztása is alátámasztja, hogy szükség lehet hasonló rendezvényekre a jövőben is. Nyilván nem lehet és nem is lesz a legnagyobb seregszemle a Budapest Boat Show riválisa, sőt a két vízi kiállítást sem pótolja, így – jól

megválasztott profillal – helye lehet a jövőben is a késő őszi eseménynaptárban.

“Festetics Terv? Jó ez? Tapasztalati alapon az állami kezdeményezésekkel szemben nagy a civil ellenállás, még akkor is, ha ezek a kezdeményezések látszólag a polgárok érdekeit szolgálják.”

Ezt a kérdést feltettük az MVSZ Elnökével a napokban készült interjúnkban is. Anélkül, hogy elébe menénk a hamarosan megjelenő válaszoknak, hiszünk benne, hogy szükség van olyan programokra, melyek megvalósítható célokat tűznek ki és számon kérhető munkára sarkallnak. Hogy még nevet is adnak ezeknek a programoknak az tök mindegy. Akár nevezhetnénk első, második, vagy kitudja hányadik négyéves tervnek is, ha esetleg elnökségi ciklusokban gondolkodunk.

“Ha a politika kezdi megmondani, hogy mi jó nekünk, és hogy mi tulajdonképpen mit szeretnénk, az általában balul sül el. Mivel mindezt nem értem, a sajtótól várnám a meg-

fejtést, de udvarias és visszafogott tájékoztatásnál egyéb nem érkezik. Kis ország vagyunk, mindenki együtt vitorlázik, értem, hogy nem lehet nagy leleplező cikkeket írni egymásról, másnap pedig egy hajóban ülni...”

Nem érzem azt, hogy a politika elsődlegességének régmúlt rutinja áthatná a vitorlázást. Az MVSZ jelenlegi vezetését még a kritikusai sem vádolják etikátlan oldalválasztással. Az MVK kormányzati kapcsolatai még nem jelentik a teljes vitorlás társadalom kényszerű elköteleződésének veszélyét. Régebben is voltak jól kistafírozott egyesületek, jobb érdekérvényesítéssel, erősebb, jobban támogatott csapatokkal, ebből is következő kitűnő eredményekkel. Ha erre költik a pénzt, akkor hajrá MVK! Ami a nagy leleplező cikkeket illeti, az ajtó nyitva áll. A Porthole, mint közösségi lap bárki számára nyitott, ha véleményével állításai nem lépi át a törvényesség kereteit.

“De akkor mi, laikusok hogyan értjük meg a történéseket? Olvassunk a sorok közt?”

Ha csak úgy nem... •



S2H: Az útvonal

Nautical Circle

Mit kerestünk a Sydney  
to Hobarton?





# S2H: Az útvonal

FORRÁS: ROLEX SYDNEY HOBART OFFICIAL PAGE

A Sydney-Hobart 628 tengeri mérföldes útvonalát gyakran a világ egyik leginkább embert próbáló, legkimerítőbb óceáni versenyeként aposztrofálják, amely mindenkinek kihívás, aki bárhogyan is részt vesz benne. (Kivéve főszerkesztőnket, aki ágyból, párnák közül teszi.)

A látványos Sydney kikötői rajt után a hajók a Tasmán tengerre hajóznak le az ausztrál kontinens délkeleti partjainak mentén, keresztül a kontinenst a Tasmán szigetországtól elválasztó Bass szoroson, majd le Tazmánia keleti partjához. A Tasmán szigetnél a hajók fordulnak és Storm Bay felé veszik az irányt, hogy az utolsó szakaszon felvitorlázzanak a Derwent folyón Hobart történelmi kikötővárosába.

Akik a távot levitorlázzák, gyakran mondják, hogy az első és az utolsó nap a legizgalmasabb. Az első nap azért, mert a rajt a Sydney-i kikötőből, az valami nagyon látványos, felemelő dolog, embertömegek a parton, a vízen, a hajók körül több száz nézőhajó nyüzsög, felettük meg a filmes helikopterek, akik küldik a látványanyagot szerte a világba. Az utolsó nap a tengeren pedig azért, mert a csapat ekkor küzd a legnagyobbat az ellenfelekkel, sokszor kiélezett küzdelemben, feszített tempóban. Alig várják a fogadtatást is a nagy hagyományokkal bíró történelmi városban,

Hobartban, hogy ott majd kicsit kiereszék a fáradt gőzt, igyanak egyet és ünnepeljék a teljesítményüket. Az első és az utolsó nap között eltelő időben viszont a világ legcsodálatosabb vízparti és tengeri tájai mellett vitorlázhatnak el.

Az Új Dél Wales-i partszakasz csilli-villi strandok, vízparti városkák, kis halászfalvak látványának elegyét nyújtja, miközben a délre tartó útvonalon hajókat látni mindenütt partközelségben és a parttól egészen 40 mérföldnyire.

A verseny alatt végig van visszajelzés: amellet, hogy sokan vannak egymástól látó- és hallótávolságra, napi két rádiójelentést kapnak a versenyzők pozícióiról, ezeket hívják a bennfentesek „sked”-eknek, de pár éve már fedélzeti számítógépen követhetik az egész mezőny hollétét és minden mozdulatát a Yacht Trackeren, amely a verseny hivatalos oldalán a versenyt követők számára is elérhető.

A Bass szoros (gúnynevén legelő) veszélyes természetű. Tud halál nyugodt is lenni, de látványosan grandiózus is. A víz itt viszonylag sekély, a szél viszont tud nagyon erősen fújni, e két elem ötvözete pedig elég meredek kihívás tud lenni az ide merészkedő hajóknak.

A legelő utáni harmadik szakasz a Tazmánia keleti partjához vivő út





## ROLEX SYDNEY-HOBART · S2H: Az útvonal



A TAZMÁN SZIGETI FORDULÓNÁL A VERSENYZŐK GYAKRAN HAJLAMOSAK A VERSENYT SZINTE BEFEJEZETTNEK TEKINTENI, PEDIG ETTŐL A PONTTÓL MÉG MINDIG HÁTRAVAN 40 NEHÉZ MÉRFÖLD

végigviszi a mezőnyt a part menti üdülőhelyek és halászkikötők mellett, a háttérben magasodó hegyekkel a háttérben.

A Tazmán sziget felé közeledve már csak a néhol ködbe burkolódzó sziklás partvidék látszik hatalmas sziklával.

Arrafelé igen gyakran szeszélyes szelek fújnak, erősségben és irányban is teljesen más tud lenni néhány mérföldön belül. Így nagyon nehéz itt jól taktikázni.

A Tazmán szigeti fordulónál a versenyzők gyakran hajlamosak a versenyt szinte befejezettnek tekinteni, pedig ettől a ponttól még mindig hátravan 40 nehéz mérföld, amelyen a hajókat jelentősen visszavetheti egy-egy áramlat kavarása, vagy a kiegyenlítetlen szél.

Még a „Vasbödön” az aprócska, egykor bálnavadász sziget megkerülése után is van hátra 11 mérföld felfelé a Derwent folyón Hobart történelmi Battery Point-jáig, a befutóig, a városig, amely felett a Wellington-hegy magasodik.

Mindegy, éjjel van-e, vagy nappal, az első hajó befutását rengeteg hivatalos és nézőhajó, médiahajó kíséri végig, ahogy átvtorlázik a célvonalon.

A Sullivan öböl partjai mentén több száz ember köszönti az érkező hajókat és legénységeiket, amíg a fogadó klub, a Tazmán Királyi Yacht Club önkéntesei készülnek az elnyűtt vitorlázók pihenésének és teljes ellátásának biztosítására.

A Tazmánok pedig híresen jó vendéglátók. •





# A Rolex Sydney-Hobart hivatalos oldala Roni hajóját, a Nautical Circle-t így mutatja be előzetesen.

„Először a 2010-es Rolex Sydney Hobart-on indult, de akkor sajnos ki kellett állniuk. Idén az Ausztrál „TVSK”, a CYCA (Cruising Yacht Club of Australia) által rendezett versenysorozaton (nálunk hasonló kezdeményezés a Yardstick Trophy) vett részt, amelyen a sorozat első versenyén, a Sydney Gold Coast Yacht Race-en összetettben a 20-dik, kategóriájában (div 3) pedig a 9-dik helyen végzett. A második két versenyt kihagyta, mert Ian Prentice a Gold Coast után szigorú átalakítást, felújítást, és csapatfejlesztést rendelt el majd a Whitsunday szigetekre vitte a hajót. Ott elindult vele az Audi Hamilton Island Race Week-en, és IRC 2. kategóriában a 8-dik helyen végzett.

Az előnyszámos sorozatba (BWPS) novemberben tért vissza a hajó és a csapat, a Cabbage Tree Island versenyre, ahol a 12-dik helyen végeztek IRC-ben, majd december elején a 13-dikként a Port Hacking Bird Island versenyen. A S2H hajóbemutató oldalán az esélylatolgatás címszó alatt csak annyit írnak, hogy egy Archambault 40-el el jól el lehet örömködni egy Sydney-Hobarton, és a többi A40'-essel kiváló háziversenyt lehet majd rendezni.

*Mondhatom, kicsit lesajnáló ez az utolsó mondat, mintha Kékszalagon egy YSIII-ban vitorlázó hajóról kellene valamit mondani. A kommentet úgy fejezik be, hogy bíznak abban, hogy Prentice buzgó és lelkes irányításával a csapat izgatottan várja az ikonikus versenyen való részvételt és remélik, hogy meglepetéssel szolgálnak majd az ünnepekre.●*

A HAJÓ ADATAI			
Hajó	Nautical Circle	Állam	Új Dél-Wales
Hajótípus	A40	Klub	CYCA
Tulajdonos	Prentice, Beard & Shaw	Tervező	Joubert Nivelte
Kormányos	Ian Prentice	Építő	Archambault
Navigátor	Gordon Weise (8)	Anyag	Üvegszál
Legénység	A McGuigan, G Beard (1), I Gleichman (1), I Prentice (1), R Shaw (1), R Smith (1), S Powell, T Bye, R Ormandlaci (1)	Teljes hossz	12,00 m
		Szélesség	3,80 m
		Merülés	2,40 m





# Mit kerestünk a Sydney to Hobarton?

Nyert a Wild Oats XI. Már hetedszer, meg is érdemi, mert tettek bele annyi pénzt, ami elégnek bizonyult, volt kitűnő csapatuk – állandó fizetett legénységgel – akik tudták a dolgukat. Új rekord nem született, és az meg még korán sem biztos, hogy az előnyszámos értékelésben dobogóra kerülnek. Felettük kerengtek a helikopterek, ők vitték el a showt, de a dolog innentől kísértetiesen hasonlít a Kékszalagra. Azokra, akik még két, három napig kint lesznek a tengeren, már nem sok figyelem vetül. Itt is van egy, két, talán három hajó, amelyik tuti esélyes, róluk szólnak a tudósítások, de a mezőnyben van még vagy hatszáz hajó, amelyik nem kerül reflektorfénybe. Ezekben a hajókon ül vagy kétezer ember, akiknek van ismerősük, családjuk, őket nem is lehet rendesen kiszolgálni.

A S2H-on idén több magyar résztvevő is nevezett, végül ketten maradtak: Roni az Arhambault 40-esen és Bacsó Tibor a földkerülő Clipper flotta egyik hajóján. Értük szorítunk, és Roninak hála remek filmes tudósításokat kapunk a versenyről, frisset, szinte valószerű megjelenést téve

lehetővé. Mi elsősorban velük foglalkoztunk, ezért elnézést kérünk mindazoktól, akik hiányolták a tudósítást az élen haladók küzdelméről, de a verseny hivatalos oldaláról minden információ elérhető volt.

Be kell vallanom hihetetlen izgalmakkal töltött el, hogy 1-2 éjszakán át egyenesben követhettem nyomon Roniék helyzetének folyamatos változását, mert miközben stabilan a 60-70. hely körül haladtak, az ORC div 3-as előnyszámos mezőnyében, ahová a hajó tartozik, állandóan változott a pozíciójuk. Voltak elsők, de haladtak a tizedik helyen is, borzolva a kedélyeket. Végül ebben a kategóriában a 8. helyen érték be 4 nap 2 óra 55 perces versenyzéssel.

Bacsó Tibor a Clipperes Old Pulteney fedélzetén hosszú ideig az abszolút első 20-ban vitorlázott. Időközben visszaestek, de el tudom képzelni, mekkora élmény lehetett a S2H élmezőnyében repeszteni. Ők kategóriájukban a 3. helyen érték célba 3 nap 20 óra 55 perces idővel. Ők is 4 nap kimerítő, embert próbáló versenyzésen vannak túl. •

**2. NAPI VIDEÓ BESZÁMOLÓ • 3-4. NAPI VIDEÓ BESZÁMOLÓ • RAJT • KÉSZÜLŐDÉS • KÉPGALÉRIA**





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

Balatonfői Yacht Club | Balatonkenese  
Phone +36 20 935 7700 | info@hanse.hu

**Hanse**  
BREAKING RULES . SETTING TRENDS

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



# Roni az őslakos

**VITORLÁZÓ MAGYAROK NYOMÁBAN.** GERŐ ANDRÁS INTERJÚJA

HA AKTÍVAN VITORLÁZÓ MAGYAROKKAL SZERETNE VALAKI TALÁLKOZNI, AKKOR A HÉTEN TALÁN SYDNEY-BEN ÉRDEMES KÖRÜLNÉZNI. A CLIPPER FÖLDKERÜLŐ VERSENYEN RÉSZTVEVŐK KÖZÜL HÁRMAN IS KÉSZÜLNEK A JÖVŐ HÉTEN KONKRÉTAN DECEMBER 26-ÁN RAJTOLO SZYDNEY-HOBART VERSENYRE. A S2H A VILÁG EGYIK LEGHÍRHEDTEBB VITORLÁS VERSENYE.

A Clipperesek minden bizonnyal üde színfoltot jelentenek a mezőnyben, de az esélyek latolgatásánál nem igen számolnak a flotta földkerülésre optimalizált hajóival. A versenyen, ahogy más hasonló távolsági megmérettetésen hatalmas dicsőség az abszolút első hely megszerzése. De ezzel még nem dőlt el a játék, mert Ausztráliában nagy hagyományai vannak az előnyszámos versenyeknek. Hogy el tudjunk igazodni az ottani vitorlázás világában az általam ismert legautentikusabb helyi szakember útmutatására támaszkodunk, az egyre inkább az ausztrál vitorlázókhoz tartozó, mellesleg a Sydney-Hobarton is induló barátunk, Ormándlaki Áron „Roni” segítségével.

**PH.:** Híre ment, hogy a S2H-on CO kormányosként részt veszel. Hogy tudtál ennyire gyorsan bevágódni? Mióta is élsz kint?

O.Á.: Hát csak alig több mint egy éve nem kell tartanotok tőlem a magyar vizeken

Amikor kikerültem három hónap algavakarás és algagátlózás után egy nagy helyi alumínium árbocgyártó és rigger műhelyben kaptam munkát, és lehetőséget, hogy vitorlázhassak. Ez a cég egy 35 éves családi vállalkozás, ami az elmúlt 30 évben a Sea Wind katamaránok árbocait gyártotta kizárólagosan, de másfél éve a Sea Wind át tette a gyártását Koreába és az árbocgyártást is elvitte. Ennek okán a cégnek új piac után kellett néznie és lévén, hogy Ausztráliában a széria hajógyártás tel-



AMIKOR KIKERÜLTEM HÁROM HÓNAP ALGAVAKARÁS ÉS ALGAGÁTLOZÁS UTÁN EGY NAGY HELYI ALUMÍNIUM ÁRBOCGYÁRTÓ ÉS RIGGER MŰHELYBEN KAPTAM MUNKÁT, ÉS LEHETŐSÉGET, HOGY VITORLÁZHASSAK.





Ez a csapat nagyon büszkén mesélte az első offshore versenyünk után az ellenfelünknek, akit megvertünk, és akiknek a csapatában három USA-ból érkezett profi van, hogy nekünk csak egy profink van, de az magyar.

jesen halott, ez a piac a szerviz, versenyfelkészítés és a törött árbocok pótlása lett. Itt jöttem én a képbe, lévén, hogy szerviz és versenytapasztalatom is van, ennek a cégnek meg jó neve és hatalmas tapasztalata az árbocgyártásban, emellett természetesen hoztam magammal a PAUGERT is. Mindezek miatt ahhoz, hogy a verseny piacra tudjunk lépni, nekem kötelező versenyezniem.

Ez itt nem nehéz, hiszen itt a hét négy napján van ún. „harbour racing” verseny. Hétfőn, szerdán, pénteken és szombaton. Az öbölben fixen elhelyezett bóják alkotják a pályát, van, amikor adott, megváltoztathatatlan sorrendben kell venni azokat, de többnyire zászlójelekkel jelölik a sorrendet. A nehézségi fok is eltérő, pl. a szerdai versenyeken nincs bőszeles vitorlahasználat, de ez nem jelenti azt, hogy a színvonal gyengébb volna, hiszen ex-Volvo 70-esek is feltűnnek az átlagosan 50 hajót számláló mezőnyökben. Ezekre a versenyekre mindig keresnek legénységet, úgyhogy ha az ember lemegy a klubjába, akkor nem nehéz hajóra kerülni. Ha még bizonyítani is képes, akkor előbb utóbb egy állandó csapatba is bekerülhet. Így kerültem több lépcsőt és a versenyt követően a CYCA a S2H anyaklubjának a Vice commodore-jának a hajójára ahol a sailing master fickó Denis Connernek volt a nagyvitorla trimmere 3 AC kampányban, nahát és ő ajánl is engem, meg visz magával, ahova hívják. Azt tudni kell, hogy itt nagyon sok a zseniális vitorlázó, aki volt már

nagy kampányban, szóval ők egy fél krajc után tudják, ki a jó ember, mint ahogy én is csak itt meg is akarják tartani a jó embereiket. Ezután az egyik megrendelőnk, akiknek már tavasz óta csinálom a hajóját, új árbocbeállítást, meg fine tuningot kért, ami után a hajó 5 fokkal lett élesebb és bő fél csomóval gyorsabb. Amikor ezt realizálta, felkért a hajó Co-skipperének. A Co nem jelent alárendelt szerepet, hiszen minden döntést együtt hozunk a navigátorral és a fele időben én viszem a hajót plusz az én feladatom a trimmelés irányítása is, egyszóval sok alvás nem jut. Egy hosszabb offshore verseny – amelyik akár 4 napig is eltart pláne a Hobart, ahol a Bass szorosban elég kemény az idő, még kevés is a két kormányos.

Ez a csapat nagyon büszkén mesélte az első offshore versenyünk után az ellenfelünknek, akit megvertünk, és akiknek a csapatában három USA-ból érkezett profi van, hogy nekünk csak egy profink van, de az magyar.

**PH.: Milyen hajóról beszélünk?**

O.Á.: Ez egy Archambault 40. Sajnos nem az RC kivitel ami IRC re van optimalizálva, hanem egyel régebbi, de egyben van már. Ez egy francia 40 lábás. Itt a közelben több is van ebből a kifejezetten versenyekre optimalizált hajóból. Nem egy nagy hajó, sőt azt is mondhatnánk, hogy igen-csak apró a mezőny mérvadó gépeihez viszonyítva, Pláne hogy a nagy





Hobart veteránok azt mondják, hogy Ők márpedig 60 láb alatti hajóval nem mennek. Bár jövődő terveim között egy sokkal kisebb vitorlással is számolok. Próbálkozom a Code8 itteni bevezetésével, amin nagyot lökne, ha elindulnék a S2H-on. Nyilván lenne gond a nevezésnél, hiszen ilyen kis hajó elvileg nem mehet, de hát azért magyar rutinnal és gondolkodással valahogy fog nőni egy métert. Úgyhogy mielőtt komolyan belevágnék azért jó lesz megtapasztalnom, hogy mi várna rám a Bass-szorosban.

**PH.: Gondolom, főleg nyugdíjasok vesznek részt ezeken a hétköznapi regattákon...**

O.Á.: Dehogy! A rajt este 6-kor van, tehát munka után nem kocsmázunk, hanem tűzünk ki a pályára. Lemegy a futam és még világosban kikötünk, 10 perc alatt minden hajó leszerel, elpakol és le is ponyváz, mert itt gyilkosan erős a nap. A megszokott manőverschlukk itt csak a ponyvázás után jár, így mindenki nagyon iparkodik, mert szomjas. Verseny közben nincs piálás, talán a szerdai spimentes versenyen pukkan el egy két sör, mert hátszélben nincs sok tennivaló.

**PH.: Hogy értékelik a versenyeket?**

O.Á.: Annak ellenére, hogy lehetne onedesign osztályokat alkotni, itt nincs ilyen. Három előnyszámítási rendszer van az IRC, az ORC és a PHS. Lehet egyszerre több értékelésre is benevezni, de nem ez a lényeg. A rendszereket rettentően komolyan veszik, nem vitatkoznak, nem panaszkodnak, meg sem próbálják a szabályokat kijátszani. Az IRC-t és az ORC-t otthon is ismerjük, a PHS az egy szisztéma, ami rendkívül népszerű. Gyakorlatilag hetente változik egy hajó handicap száma, ha nyer, akkor bizonyos, hogy a következő versenyen a megváltoztatott számával már hátra kerül, de ezt senki sem bánja, mert így mindenki motiválva van a győzelemre.

**PH.: A PHS „Performance Handicap System” figyelemreméltó lehetőség lehetne nálunk is, hiszen gyakorlatilag minden**

**A RAJT ESTE 6-KOR VAN, TEHÁT MUNKA UTÁN NEM KOCSMÁZUNK, HANEM TŰZÜNK KI A PÁLYÁRA. LEMEGY A FUTAM ÉS MÉG VILÁGOSBAN KIKÖTÜNK, 10 PERC ALATT MINDEN HAJÓ LESZEREL, ELPAKOL ÉS LE IS PONYVÁZ**

**verseny után korigálja egy hajó értékelését függően a csapat teljesítményétől. Talán még felmérésre sem lenne szükség. Szerinted el kéne tanulnunk?**

O.Á.: Nem hiszem. Itt teljesen más az emberek hozzáállása. Otthon mindenki elégedetlenkedne, ahogy teszik azt bármilyen előnyszámos értékeléssel.

**PH.: Ezek szerint az ausztrálok beletörődnek bármilyen előnyszámításba?**

O.Á.: Nem egészen, csak szeretnek vitorlásversenyest játszani, na meg sörözni és a „szarakodnak” az előnyszámon akkor mind a kettőnek annyi. Egyszóval inkább okosnak mondanám őket.

Mi például sokat számoltunk, hogy melyik rendszerbe nevezzünk. Ez nem olyan egyszerű. Egy rendszeresen versenyző hajó „sail wardrobe”-ja úgy 20 db különféle vitorlából áll. Ebből szélerő, hullámváz vagy a pálya





jellegének megfelelően választunk az adott versenyre vitorlát. Amikor kihajózunk, kipakolunk vagy 500 kg vitorlát a partra, amit biztosan nem használunk az adott versenyen. Egy egy hajóhely előtt kazalnyi vitorlázás jelzi, hogy a hajó versenyben van. Most például ORC-ben indulunk, mert ott kedvezőbb értékelésre számítunk. Ezt még finomhangoljuk, pl. úgy, hogy lemondunk a spinnaker használatáról és a genuáról valamint kényelmetlenné tesszük a belső teret.

### **PH.: Ebből megélsz?**

O.Á.: Ez a munkám része szóval végeredményként igen. Ezen kívül három csapatnak is tartok edzést, a műhelyünkben árbocokat riggelek, hajókat készítek fel versenyre, most is van néhány, aminek el kell készülnie a versenyre. Képviselem a Pauger rudazatot, adtam is már el, szeretném, ha a Code8 itt is sikeres lenne, ... szóval, nem unatkozom.

### **PH.: Te leszel az első magyar a Sydney-Hobarton?**

O.Á.: Ezt nem tudom biztosan, mert van néhány magyar nevű arc a legkomolyabb hajókon is, de amikor bepróbálkozom náluk, kiderül, hogy csak a nevük magyar. Első már csak azért sem lehetek, mert a Clipper mezőnyében is ott vannak néhányan, igaz ők nem kormányosként. Ráadásul én a magyar klubom, a „One Sail” versenyzőjeként szerepelek a nevezési listán.

### **PH.: Te itthon kiemelkedtél a szaktudásoddal. Gondolom, azért van még mit tanulnod...**

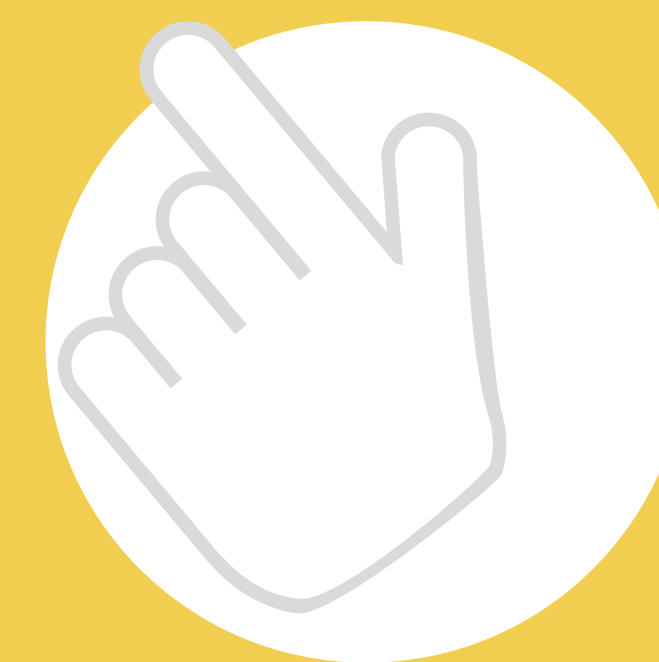
O.Á.: De még mennyire! Itt nagyon sok profi figura van, ráadásul itt olyan hajókat láthatok, amiknél egyszerűen nincs jobb és mindegyiknek van saját parti csapata, riggere, tehát mind-egyiken vannak új ötletek, más megoldások, amiket el kell lesni, tovább kell fejleszteni, ez is olyan, mint minden szakma: fejlődni kell, mert ha lemaradsz, egyszer csak nem hívnak már. Ha van egy kis időm, igyekszem a nagyok közelébe kerülni. Küldök is néhány képet!

### **PH.: Roni, jó lenne, ha verseny közben is fotóznál, filmeznél. Ha már nem jutunk ennyire közel az eseményhez, legalább láthassunk valamit.**

O.Á.: Megpróbálom, persze mindez időjárásfüggő. Mindenesetre az otthoniaknak szép karácsonyi ünnepeket kívánok, de közben gondoljatok ránk, drukkoljatok, hogy legyen jó szelünk! •

## KÉPEK

## KÉSZÜLŐDÉS





# A tradicionális dingik erényei

SZTOJKA LÁSZLÓ

Valahányszor a hajóimmal készülök vízre szállni (egy 2,80-as és egy 5m-es tradicionális dingi), akad legalább egy ember a közelben, aki odajön, nézi a szerelés folyamatát, szóba elegyedünk, simogatja a hajót, végül előbb utóbb elhangzik a bűvös mondat: „azért mégis csak a fa hajó az igazi”. Hallottam ezt már különféle változatokban, a tanulság végül mindig az, hogy az emberek többségét nem hagyja hidegen egy fa hajó látványa. Amint elhangzik ez a kijelentés, általában visszakérdezek, hogy akkor miért nem hajóznak hasonlóval. Erre is megvannak a sztereotip válaszok, mint pl. : azt nem lehet megfizetni, kinek van ideje és pénze a karbantartásra?, mire is jó ez tulajdonképpen, hiszen versenyezni nem lehet vele, nem igazán gyors, amolyan nyugdíjasoknak való ladik. Aztán meg minek az a gaffos vitorla a huszonegyedik században, tudnak ma már ennél jobbat, stb. Sokan megkérdezik, hogy egyáltalán milyen hajók ezek, valami régi hajó másolatai, netán felújított darabok, én magam terveztem-e és hasonlók, vagyis ha egy dingi valóban hasonlít egy hajóra,

akkor paradox módon sokan nem tudnak mit kezdeni vele. Egyszóval az emberek zömét lenyűgözi a látvány, ámde „racionális” érvekkel hamar meggyőzik magukat, hogy nem érdemes foglalkozni velük. Hamarosan megvizsgálunk néhány ilyen racionális érvet közelebbről, de kezdjük talán azzal, hogy milyen hajók is ezek tulajdonképpen? A tradicionális dingi lehet valóban régi darab, amelyet évtizedeken át gondosan őrizgettek, javítottak és nagy szeretettel használták őket egymást követő generációk. Ezek helyenként, mint nálunk is, valósággal kivesztek. Hagyományos technikával, tömörfa palánkozással viszonylag kevés ilyen jellegű hajót építenek manapság, jóllehet a tengeri nemzetek hajóépítő iparának egy kis szegmense életben tartja a hagyományt. Az epoxi és a rétegelt lemez térhódítása azonban új löketet adott a fa hajóépítésnek. A tervezők rájöttek, hogy a régi formakincs megőrizhető,- igény is mutatkozik rá a vásárlók részéről-, ezért a hagyományos dingiket kezdték új formába önteni, a régi terveket átdolgozni modern anyagokra, építési technológiákra. Ma





Egy példány az 1910-es évekből



## HAJÓK · A tradicionális dingik erényei

számtalan hagyományos dingi terv érhető el neves és kevésbé ismert tervezőktől. Ezeket a terveket többnyire az amatőr hajóépítők igényeit szem előtt tartva készítik el, ami annyit jelent, hogy a (jó) tervek rendkívül részletesek és építési útmutató is elérhető hozzájuk. Ez esetben nem a végsőkéig leegyszerűsített „kötözd és ragaszd” technikával készült sarkos dingikről beszélek, hanem olyan klinker, vagy cold moulded építésű hajókról, amelyeket első pillantásra nehéz megkülönböztetni száz évvel korábban épített társaiktól. Ezek a tervek ezerszámra fogynak a világban, amatőrök és profik egyaránt építik őket. Néhány az ismertebb tervezők közül: Iain Oughtred, Francois Vivier, Paul Gartside, Joel White, stb.

Ezzel el is jutottunk az érvekhez, hogy miért van létjogosultságuk ezeknek a hajóknak ma is. Ha valaki nekem szegzi a kérdést, hogy miért fa hajó, a reflexszerű válasz: mert szép! Ezt fölösleges elemezni, vitatni, aki-nek tetszik, annak nem kell magyarázni, akinek nem, annak meg úgy is hiába. Mégis, tapasztalataim alapján a legtöbb embernek tetszik, egyesek pedig valóságos gyönyörgörcsökben fetrengenek egy ilyen hajó láttán. Mióta ezekkel hajózom, arra is rájöttem, hogy az ember legalább annyit gyönyörködik a hajóban, mint amennyit vízben tölt vele és ez nem elha-

nyagolható tényező, mivel egy szabadidő hajó pusztán arra hivatott, hogy örömet szerezzen a gazdájának, de az nincs előírva, hogy ezt hogyan tegye. Az ellenük szóló „érvek” közül az egyik első az állandó gondozás problémája. A régi tömörfa palánkozású hajókkal az egyik gond az volt, hogy ha kiemelték a vízből, akkor összeszáradt, ha vízben hagyták, akkor meg algásodott, stb., tehát a lakkozást elég sűrűn kellett felújítani. Egy modern fa-epoxi hajó kívül-belül teljesen vízálló bevonatot kap, a palánkok ragasztva vannak, tehát a kiszáradás problémája megoldódott. A modern 2, sőt 3 komponensű lakkok, valamint az epoxi vagy PU alapozók igen hosszú élettartamot biztosítanak a bevonatnak. Az igaz, hogy vigyázni kell rájuk, de hát az ember lehetőség szerint amúgy is vigyáz a hajójára. A fáig hatoló sérüléseket azonnal ki kell javítani, hogy a víz ne kezdjen el „dolgozni” a lakk alatt. Egyszóval minimális gondoskodással hosszú évekig szolgál a lakkbevonat.

A hagyományos dingik legnagyobb erényének a sokoldalúságukat tartom. Míg egy Laser kizárólag hasításra alkalmas, addig egy dingi vízi életmódot tesz lehetővé. Megfelelő szélben függén hasít, persze túl nagy teljesítményt ne várjunk tőle. Ha akarom horgászladik, ha akarom családi



Tervező:Iain Oughtred, Sea Hen 2,80 m vitorla 4.5 m<sup>2</sup> sloop, rétegelt lemez- epoxi klinker ding



## HAJÓK · A tradicionális dingik erényei

piknikhajó (mérettől függően), ha akarom, az esti szélcsendben kievezek naplementét bámulni. Ha nyílt vízen elül a szél, egyszerűen kényelmesen hazaevezek, barátságosan mosolyogva a verejtékesen pádlizó versenyhajósokra. A szerkezetükről tudni kell, hogy általában azonos méretnél könnyebbek és szilárdabbak az üvegszálas hajótesteknél, tehát könnyebben sólyázhatóak, szállíthatóak, mint műanyag kollegáik. A vitorlázatuk rendkívül változatos. Az egyszerű spritvitorlától a komoly sloop és sloop-yawl vitorlázatig. Talán a legelterjedtebb a lugger vitorla, ami zseniálisan egyszerű, kényelmesen kezelhető és jó hatásfokú.

Ezek mindegyike „gaffos”, legalábbis itthon nemes egyszerűséggel így nevezik őket, holott vannak finom nüanszok, de most nem ez a lényeg. A lényeg, hogy a gaffos vitorlázat rövid árbocot tesz lehetővé, amit esetenként nem is kell álló kötélzettel merevíteni. A rövid árboc kisebb döntőnyomatékokat jelent erős szélben. Ezek a vitorlák,- még a legkisebb is- reffelhetőek, tehát, ha nyílt vízen talál egy erősebb szél, a minimumra reffelt vitorlával és a rövid árbocunkkal nyugisan vitorlázhatunk haza. Ne feledjük, hogy ezek a hajók tengeri körülményekre lettek tervezve, őseik általában munkahajók-halászbárkák, mentőcsónakok, révkalauz csónakok- tehát maximális biztonságra alakították ki őket, amely biztonság

a szabadidő hajósoknak is jól jöhet. Hogy mit teljesít egy ilyen hajó? Az én Sea Hen-em a 2,8 m-es hosszával, 4,5m<sup>2</sup> sloop vitorlázatával és a 70 kg tömegemmel (kb. 40 kg saját tömeg) veri az Optimistet. Az 5m-es Ness boat-om hosszan bírta a versenyt hátszélben egy klasszikus (spinnaker nélküli) kalóz ellen, míg az végül megelőzött. A hagyományos vitorlázatok nem olyan élesek, mint a modern Marconi, de könyörgöm, itt örömvitorlázásról beszélünk és különben is, hova sietünk? Szélcsendben már F18-as katamaránt is lealáztam, mivel egyszerűen körbeveztem. Hogy sok ez, vagy kevés, nem tudom, mindenki döntse el maga. Nekem elég, mivel én a vízen töltött órákat mérem (nem a sebességet) és ebből többet juttat a hajósoknak egy **dingi**, mint egy versenyhajó.

Mibe kerül? Hát ez fogfájós kérdés. Inkább úgy tegyük föl a kérdést, hogy mibe kerül és mit kapunk ezért a pénzért. Egy professzionálisan épített dingi kétségtelenül nem olcsó mulatság. Európai árakkal számolva kb. 700 Euro per láb, ez kb 5m-ig (17 láb ) tartható. Természetesen sok függ a kivitteltől, emiatt a szórás elég nagy lehet. Mit kapunk ezért? Egy egyénre szabott műremeket, amit a mester személyesen nekünk készít. Egy hajót, ami értékálló és minimális gondoskodás mellett is legalább 30 év az élettartama, de egy kis szerencséjével élethosszig is kiszolgálhat.

Balanced lug (jobb) és yawl (barna) vitorlázat versenyben



3-as szélben...



Kicsi, de ügyes kormányossal





## HAJÓK · A tradicionális dingik erényei

Összehasonlítva, hogy mibe kerül egy autó és mennyit költünk rá egész életében, ahhoz hogy 10-15 év után kidobjuk, már nem is tűnik olyan súlyosnak. Aki nem akar, vagy nem tud ennyit áldozni rá, de ügyes barkácsoló és van egy garázs, no meg jó sok szabad ideje, az nyugodtan belevághat egy ilyen hajó megépítésébe. Egy kb 3-3,5 m-es hajó anyagköltsége mintegy 2-3000 Euro, ha a legprofibb anyagokkal számolok, de ennél jóval olcsóbban is meg lehet úszni. Munkaigény 250-450 óra, függően a típustól, felszereltségtől, tapasztalattól és a kivitel minőségétől. Egy 5m-es hajónál ez kb. 4- 4500 E anyag és mintegy 500 óra. Egy jó lehetőség a nyers hajótestet megépíttetni profival és ott-hon befejezni.

Talán nem veszi zokon Martin Luther King, ha kölcsönzöm híres mondasát: I have a dream! Azt álmodom, hogy a hazai vizeken a műanyag hajók rengetegében föl-föl bukkannak hagyományos dingik. Miért ne lehetne egyszer itt is egy kis flotta, mondjuk International 12 foot dinghyből, ahogyan lehet Olaszországban, Svájcban, és más európai országokban? Á propos 12 foot dinghy! Ez annál is érdekesebb volna számunk-

ra, mivel meggyőződésem, hogy a mi jó öreg balatoni dingink tulajdonképpen George Cockshott 1912-es dizájnya, vagy annak eléggé hű kopintása. Nyugodtan össze lehet vetni az adatokat, minden stimmel. Ezt a hajót hazájában, Angliában jóformán elfelejtették, egyes országokban azonban máig hatalmas népszerűségnek örvend és élénk versenyélet zajlik körülötte. Ma már gyártják üvegszálból, rétegelt lemezből, fából stb., de a nagyon szigorú one design szabályok mellett együtt versenyezhetnek.

Hagyományos dingikkel yardstick alapon vegyes mezőnyben rendkívül jó hangulatú barátságos versenyeket rendeznek szerte a világban, miért ne működhetne ez nálunk is? Halkan megjegyzem, hogy az amatőr építésű flotta azért gyarapszik, az első barátságos regatta lezajlott idén nyáron, a Fertőn, 13 hajó nevezésével az Amatőr Hajóépítő Találkozón. Ezt megismételjük 2014-ben is, időpont később a FVSZ versenynaptárában. Még egy utolsó szempont: hagyományos dingik építtetése munkához juttathatna hazai hajóépítő mestereket, ezzel is újraélesztve egy kihalóban lévő szakmát. • További info: [www.woodenboat.hu](http://www.woodenboat.hu)

Tervező: Iain Oughtred, Ness Boat, 5 m, vitorla 9,5 m<sup>2</sup> lug-sloop- vagy yawl, kb. 110 kg, 4 személy

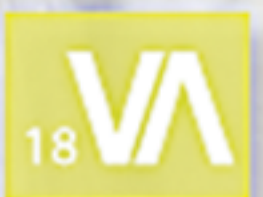






EXTERIEUR | INTERIEUR | VIDEO | 360° | DOCUMENTS | REPORTS | CLASS RULES  
VARIANTA 44 | POINTS OF SAIL | FREQUENTLY ASKED QUESTIONS | REQUEST / ORDER

18 37 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)



# Érdi Mária megint nagyot versenyzett!

FORRÁS: MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG

Érdi Mária az olaszországi Imperia Yacht Clubban rendezett Byte EB-n a lányok között a második helyet szerezte meg. A fiúkkal összesített listán a 6. helyen végzett. Nagyot hajrázott az utolsó két futamon, így csak 3 ponttal maradt le a dobogó legfelső fokáról! A magyar fiúk között a Spartacus vitorlás Egyletből a Gyapjas Zsombor- Ziegler Kristóf páros vett részt a versenyen férfi 420-as mezőnyben. Ők is szép teljesítményt nyújtottak, a 85 fős mezőnyben a 11. helyen végeztek. Szép volt, fiúk, lányok! •

## **BYTE EREDMÉNY • 420-AS FÉRFI EREDMÉNY**





# Operalátogatás Sydney-ben. Érkezés a tenger felől

GERŐ ANDRÁS INTERJÚJA

A CLIPPER MEZŐNYE MEGÉRKEZETT SYDNEY-BE. TERI BEJELTKEZIK, EZÚTON FACE TIME-ON BESZÉLÜNK, A MOBIL KÉPERNYŐJÉRE ALIG FÉR FEL, AKKORA MOSOLY VAN AZ ARCÁN.

K.T.: Most jövök a Sydney Operaházból, Händel Messiását néztem, de a program kicsit felborult, mert a szünetben megismerkedtem egy lánnyal a kórusból, aki meginvitált, hogy a ráadásban menjek csak fel a színpadra és énekeljek velük. Hihetetlen élmény volt, egyszerűen elmondhatatlan mit érzek. Néhány napja még a viharos Tasmán tengeren vitorlázunk, ami önmagában is katartikus élmény és akkor még ez is! De nem csak a zene, de az épület önmagában minden képzeletemet felülmúlta. 1954-ben tervezték és semmi nem tükrözi az idő múlását. Egyszerűen kortalan, pedig mai szemmel is merész formavilágot álmódott az akkoriban pályázat-győztes ismeretlen dán építész bizonyos Utzon. A tetőszerkezet jellegzetes „vitorláit” 161 tonna súlyúak és 67 méter magasak. Sokáig nem is tudták megvalósítani, mert nem lehetett a kornak megfelelő számítási módszerekkel igazolni az állékonyságát. A belső terek méretei az igazán lenyűgözőek. Ebben az operában van a világ legnagyobb színpadi függönye, de ez mind semmi, ha figyelembe vesszük, hogy a hangversenyterem **orgonája** a világ legnagyobb mechanikus orgonája; 10 500 darab **sípja** van.

**PH.: Tudom, hogy a Messias a fő mű, de nem lett volna stílszerűbb a Vízi zenére jegyet váltanod?**



K.T.: Na jó, tudom, hogy titeket csak a vitorlázás érdekel, de ezerszer elmondtam, hogy én nem vagyok vitorlázó. A hajón úgy dolgozunk, mint a katonák, feladatok vannak parancsok, ki vagyunk képezve mindenre, ami a verseny eredményes teljesítéséhez elengedhetetlen. Ha azt várjátok, hogy naplószerű beszámolókat írjak arról, hogy az út melyik mozzanatában milyen vitorlát cseréltünk kisebbről nagyobbra, akkor rám ne számítsatok! Ha meg is írom valaha ennek az útnak a történetét, akkor ahhoz minden adat rendelkezésre áll a hajó számítástechnikai rendszerében.





### **PH: Mi az, amiről mégis szívesen beszélsz?**

K.T.: Nekem elsősorban a személyiségfejlődésre gyakorolt hatások a meghatározóak. Minden időpillanat megismételhetetlen. Egy adott hajón, egy rendelkezésre álló csapattal, meghatározható, de egyedi földrajzi környezetben, napszaktól, időjárástól, elérendő céloktól sem függetlenül nem beszélhetünk reprodukálható élményekről. Ha azzal foglalkoznék, hogy megpróbálnám ezeket szemléltetni, akkor pocskolnám az éppen megélhető pillanatokot, vagy lerövidíteném az alvásidőmet. Ahhoz pedig ragaszkodom. A pillanat gyönyörűsége élvezhetősége a tapasztalatokra épül. Ha minden szabad “vegyértékünkkel” a megértésre koncentrálnék, azzal kiteljesedik az élmény. Ma már képes vagyok csak a hangokból megállapítani a hajó pontos sebességét, függetlenül a hullámok, a szél erejétől. Ez nyilván tapasztalaton alapszik, de már olyan tudást feltételez, amivel csak valóban gyakorlott hajósok rendelkeznek.

### **PH: Ezek szerint az út végére igazi tengerésszé válhatsz?**

K.T.: Szó sincs róla! Azt hiszem, ha befejezem a versenyt akkorra igen tapasztalt tengeri vitorlázó leszek, de még nagyon messze attól, amivé válni szeretnék. Nekem egy fordított hajós életpályamodellt kell megvalósítanom. A Békés megyei Bucsa községből származom, ami valamikor a Tisza, a Kőrösök és a Berettyó által áztatott vadvíz-országként bújtatta a törökök elől menekülő lakosságot. A víz iránti vágyaimat ekkor égethették őseim a génállományomba. Azzal, hogy idősebb koromban csöppentem bele a hajózásba olyan úr tátong a szakmai előéletemben, amit csak úgy pótolhatok, ha visszafelé járom meg az utat. Ez azt is jelenti, hogy a jövőben be kell, hogy szerezzek egy Optimistet, hogy a hiányzó kishajós rutint is megszerezhessem.

**PH: Tudom, hogy sokat fogytál az elmúlt hónapokban, de az Opéhoz talán még mindig kicsit nehéz leszel. A helyedben én Sipinél jelentkeznék egy kis finnezésre, biztosan nem utasít el. De nem úszod meg, hogy egy kis élménybeszámolóval színesítsd**

### **a beszélgetésünket. Jól tudom, hogy Albany-ból kijövet volt egy kis csontzene?**

K.T.: Valóban, nem is nagyon beszélünk erről, mert nem jellemző az ilyen jellegű baleset a Clipper mezőnyre. Az történt, hogy a verseny két esélyes hajója kicsit keménykedett a rajtnál, és az eredmény egy letört orrsudár, egy lebontott kormányállás és némi testépítési feladat. Amúgy az idáig tartó szakasz volt számomra talán a legélvezetesebb. Percről percre változó időjárás, egymást kergető frontok, rengeteg szerelés, szinte óránként váltottuk a vitorlát. Nemrég még avval dicsekedtem, hogy 3 percen belüli normaidővel tudunk reffelni. Nos, ez most már közelebb van az egy perchez, mint a kettőhöz.

### **PH: Hányadiknak értetek be?**

K.T.: A verseny nagy részében a 3. helyen haladtunk. Volt egy kijelölt kapu ahol az első három hajó prémium ponthoz jutott, így mi is. Aztán kitaláltuk, hogy part menti hajózással növeljük az előnyünket, mire az offshore-os mezőnyből hárman is elénk kerültek. De nem ez a lényeg. A csapat egyre jobban működik, és az összetartás is sokat javult. Korábban a kapitányunk kénytelen volt emelt hangon kiadni az utasításait, mert még nem értettük, hogy miért kell mindig minden aprósággal bíbelődnünk. Ma már mindenkinek egyértelmű, hogy a rendezetlen kötelek akcióban elakadnak, az ész nélkül elpakolt cuccok szükség esetén nem kerülnek elő. Lehalkult a hajó csendben mojolunk, mindenki teszi a dolgát. Öröm így vitorlázni.

### **PH: A következő feladat a hírhedt Sydney-Hobart versenyen való részvétel. Fel vagytok készülve?**

K.T.: Az elkövetkezendő napokban pihenünk, ünnepelünk, de természetesen igyekszünk ráhangolódni az első komoly megmérettetésünkre. Azt hiszem, ha az időm engedi, kicsit kószálok majd a kikötőben. Próbálok barátkozni, megismerni az ellenfeleket, megérteni ennek a nagy múltú versenynek a mozgó erejét, energiáit. Igyekszem folyamatosan beszámolni az eseményekről. •





# Vadnai Benjamin újra világbajnok!

FORRÁS: BALATONFÜREDI YACHT CLUB

VADNAI BENJAMIN LASER RADIAL IFI VILÁGBAJNOK LETT AZ OMANBAN 2013. DECEMBER 27- 2014. JANUÁR 03. KÖZÖTT MEGRENDEZÉSRE KERÜLŐ VITORLÁS VILÁGVERSENYEN, AHOL 22 ORSZÁG 51 VERSENYZŐJE ÁLLT RAJTHOZ.

Vadnai Benjamin egy olasz és egy svájci vitorlázót megelőzve nyerte meg az ifi világbajnoki címet. Az immár kétszeres világbajnok végig az élmezőnyben volt, futamot is nyert az 51 fős mezőnyben. A január 03-án végződő vitorlás versenyen Vadnai Jonatán minimális pontkülönbséggel több, nála idősebb vitorlázót megelőzve, szintén futamgyőzelemmel, összetettben az ötödik lett, korosztályában pedig a harmadik helyet szerezte meg. Benjamin és Jonatán 2008 óta versenyez a Balatonfüredi Yacht Club színeiben. Benjamin 2012-ben Buenos Airesben Laser 4.7 hajóosztályban világbajnok lett, ezzel ő a magyar vitorlás sport első ifjúsági világbajnoka. Öccse Jonatán, a tavalyi évben klubja által rendezett Balaton Laser Worlds világ-és Európa-bajnokságokon lett kategóriájának világ-és Európa-bajnoka, most pedig ismét páratlan eredményt értek el mind a ketten a magyar vitorlás történelmében, immár Laser Radial hajóosztályban. •

**EREDMÉNY • KÉPGALÉRIA**







## 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



# Új elnök a BYC élén

FORRÁS: BALATONFÜREDI YACHT CLUB

2013. november 30-án a Balatonfüredi Yacht Club Közgyűlésén elnök választás zajlott, miután az előző Elnök, Hantó István előre deklarált ideje után lemondott.

A megjelent tagság egyhangú szavazással Gerendy Zoltánt választotta a Balatonfüredi Yacht Club új elnökévé a következő 4 évre. Gerendy Zoltán több, mint 10 éve tagja a vitorlázó társadalomnak, 5 éve pedig a BYC színeiben versenyez, Asso99 típusú, BDO nevű hajójával és csapatával.

Szaktudását tekintve a BDO Magyarország ügyvezetője és egyben adótanácsadója is, immár 22 éve.

Mivel az új elnök előtte a BYC Felügyelő Bizottságának tagja volt, helyére Kelecsényi Péter került megválasztásra.

Közben a balatonfüredi telepen zajlik az **építkezés**, már az első helyiségek is megjelentek. •





## PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2014.01.17.	Holdfénytúra a Tátikára	Zalaszántó – Turul parkoló	www.bfnp.hu
2014.01.18.	Forralt Bor-főző verseny	Nemesgulács – Művelődési és Sportház	
2014.02.01–06.28.	Borbarangolás Badacsonyan	Badacsony – Badacsonyi Borvidék pincéi	www.badacsony.com
2014.02.08.	Falusi disznóölés	Ábrahámhegy – Önkormányzat, Művelődési Ház	www.abrahamhegy.hu
2014.02.15.	VIII. Badacsonytördemici Kocsonya Szépségverseny	Badacsonytördemic – Faluház	www.badacsonytordemic.hu
2014.02.24.	Emlékezés Herczeg Ferenc írófejedelemre	Badacsonylábdlihegy – Szt. Ignác kápolna, Strand	www.badacsonytordemic.hu





100%  
VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2013. # 047



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