

PORTHOLE

12.

VERSENYNAPTÁR 2012.

hétvégi bontásban

25 ÉVES A SUDÁR REGATTA

Születésnap
köszöntő



Szilveszteri all in one 2011 UTOLSÓ ÉS 2012 ELSŐ VITORLÁSTÚRÁJA

Minden bizonnyal bennem lehet a hiba, de a szilveszteri mulatságok soha nem tudtak igazán megérinteni. Talán a kényszeres időhöz kötöttsége, talán a szinte kötelező alkoholos átítatódás és annak mellékhatásai, de leginkább a valahová menési kényszer az, amit egyre nehezebben viselek. A mostani évváltó sem ígérkezett könnyednek, ezért

már hetekkel az esemény előtt gyártottam a kibúvókat, hogy ne kelljen valami puccos, girlandos, makákó-táncos étkezdében az órát lesni, hogy egy megváltó, feszezős himnuszéneklés és körbecsokolózás után – lemondva a tombola mindenki számára meglepő ajándékairól – elsettenkedhessek.



100% vitorlázás

PORTHOLE Klub



Legyél Te is a Porthole Klub tagja, és kezd az évet egy névre szóló klubkártyával!

A közösség tagjainak nem csak magazinunkat postázzuk ki hónapról hónapra, de kártyájukkal számtalan kedvezményt is élvezhetnek, legyen szó hajófelszereléséről, ruházatáról vagy épp biztosításról. A Porthole Klub tagjai ráadásul több kikötőben is ingyen tölthetnek vendégéjszakákat. Az elfogadóhelyek listája és a kedvezmények pontos mértéke Portálunkon olvasható.

A klubtagság ára fél évre 3750 Ft – az összeget postai csekkel, átutalással vagy PayPal fiókkal rendezheted. A részletekért keresd fel Portálunkat!

www.porthole.hu



Inkább a tableteden vagy más kütyüdön olvasnád a Porthole-t?

Fizess elő digitális magazinunkra!

Ahhoz, hogy továbbra is a tőlünk elvárt minőségben jelentethessük meg újságunkat, az eddigi ingyenesen letölthető verziót kénytelenek voltunk megszüntetni. Egyúttal megállapodást kötöttünk Magyarország két vezető digitálmagazin-terjesztőjével, így mostantól a Digitalstand és a Dimag rendszerén keresztül is elérheted a Porthole-t.

A digitális magazin előfizetési díja fél évre 1600 Ft, egy lapszámot pedig 400 Ft-ért tölthetsz le. Keresd fel a www.digitalstand.hu illetve a www.dimag.hu oldalakat, és ismerkedj meg az olvasás új élményével!

tartalom



- 6 **Búcsú az óévtől – vízen.** Télközépi sötét és hideg, múltó idő, petárdák és tervezett jókedv – általános szabályszerűség, hogy a szilvesztert se nem várom, se nem szeretem. 2011 azonban a váratlan csodák éveként méltó befejezést ajándékozott: év végi nyűgösségem mélypontján, három nappal szilveszter előtt ismeretlen számot jelzett ki a telefonom. December utolsó napjaiban szerencsére munka miatt nem esélyes, hogy bárki is keres, de azért az udvariasabb tessékkel vettem fel. A vonal másik végén Mr. Porthole...
- 8 **Hírek, eszközök, kiegészítők**
- 10 **Versenynaptár 2012.** Az összes hivatalos és kevésbé hivatalos versenyidőpont hétvégi bontásban.
- 14 **Az első kvóta: Detre Dia.** A december elején lebonyolított, 16 napig tartó első olimpiai kvalifikációs világbajnokságon nekünk, magyaroknak is termett babér, s három olimpiai indulási jogot is szereztek sportolónk. Az elsőt, így talán a legnagyobb örömmel fogadottat a Balatonfüredi Yacht Club szórfőzője, Detre Dia szerezte meg.
- 16 **Perth – három kvóta a zsebben**
- 17 **Mikulás-kupa – Pula.** Ahogy arról korábban már beszámoltunk, idén két helyszínen is lehetőség nyílt egy kis téli versenyzésre a Mikulás eljövételének időpontja közelében. December első hétvégéjén Portorozban, majd egy héttel később Pulán rendezték meg a Mikulás, azaz Sveti Nikola Kup-ot.
- 19 **Vitorlázás és kalandok Új-Zélandon.** Méder Áronék a maori hajósok nyomában.
- 22 **Rendhagyó újságcikk a Sudár Regatta huszonötödik születésnapjára**
- 25 **Vitorla-felújítás?** A vitorlások legfőbb alkatrésze a vitorla. Mégis sokszor ezzel foglalkozunk a legkevesebbet. Pedig ha fel lehet újítani a hajótestet, a fedélzetet, a motort, miért ne lehetne felújítani a vitorlákat is?
- 26 **Cikkpályázat: Egy bukott nő emlékiratai II.** Újabb bukóforduló kedvtelésből.
- 28 **Cikkpályázat: Körömoló vs. tesztoszteron – avagy vitorlázás nőként**
- 29 **Cikkpályázat: Bónusz boldognap**
- 31 **Cikkpályázat: Az első Balaton-átúszás története (1897)**
- 33 **Cikkpályázat: Emlékek. Szabályok. Szabályok?**
- 34 **Modellvitorlázás:** a hajótest és a hozzá kapcsolódó részek. Az általunk versenyzésre használt vitorlás hajómodellek, hasonlóan más tőkesúlyos vitorlás hajókhoz, a hajó oldalcsúszásának csökkentését segítő és stabilitását biztosító uszonyos tőkesúlyllyal a kormányval kiegészített hajótestből, és a rudazatokkal ellátott vitorlázatból állnak.
- 35 **Modellvitorlázás:** beszámoló a Mikulás Regattáról, a Lágymányosi-öböl Kékszalagjáról és a Téli Kupa II. fordulójáról.
- 38 **Januári programok a Balaton körül**

2011. december



A termék környezettudatos és környezetbarát gyártástechnológiát használó vállalatok által készített, (zárójelben az elő-gazdálkodásból származó alapanyagokból készült)

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **HÍREK:** ALIBÁN ANDRÁS **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** ANDRÁSY ZSOLT, CSÓKA LÁSZLÓ, KOVÁCS ÉVA, LEINER ANDRÁS, MÉDER ÁRON, ŐRY BEÁTA, SZALÓCZY PÉTER, VRABÉLY IMRE, WILK ZSÓFIA. **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2012. január 01. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** LEINER ANDRÁS

Amikor azonban a reggeli hírekben azt mondta a rádió, hogy „szilveszter napjára derült idő és élénk szél várható”, már tudtam, mi a feladat. Gyors telefon néhány elvetemültnek tűnő barátinak, de az egyöntetű lelkesedés mögött felsejlett a kétség: vajon életük párja mutat-e elég hajlandóságot egy kis hideglelésre? Nem részletezem: bizony többnyire jött a szánalmas magyarzkodás a „túl későn szoltam” felelősségáthárító érvrendszerére építve.

Ekkor eszembe jutottak a cikkezős lányok! Vica, Bea és Zsófi. Írói munkásságukból süttött a hajózás szeretete – de vajon az elszántságuk nem illant-e el a téli hónapokban? Háromból három! Semmi hezitálás, kibúvási kísérlet. Jönnek. Azért vannak fiúk is. Ha nyáron nem is, de most párjával hajózik Alibán Andris, Leiner Andris, és a vízrendőrség kötelékéből kiszakadt Rest Bulcsú. Rita, Zsófi és az életében először vitorlázó Tekla nagyon érzik a hajót, semmi feszen-gés, pedig teljes taklival, néha deckvízzel nyomjuk az élénk nyugatias szélben. Esméletlen látványt nyújtanak az északi part deres fáit, pedig egyáltalán nem érezzük a hideget. Húznánk az időt napnyugtáig, de elül a szél, kiállunk Füredre. A város a szilveszteri rákés-zülés lusta állapotát mutatja, trombitáló gyerekek fogadnak az üres kikötőben. Nagyon élvezzük a hangzavart, akár fanfárok is lehetnének. A Karolina előtti partfal mellé simulunk. Láthatóan kevés a víz, úgy kell fellépni a partra az amúgy igencsak magas hajónk fedélzetéről. Irány a Hatlépcsős! Leiner Andris folyamatosan fényképez, meglepetésére többnyire az iPhone-nal, amit azonnal fel is nyom a Facebookra. Jönnek a lájkok, a kommentek.... milyen furcsa a világ! Arra eszmélünk, hogy kis csapatunkhoz még vagy 30 rajongó is csatlakozott.

A virtuális támogatókkal közösen befalunk néhány velős pirítóst, meg-tudjuk, hogy a hely a világörökség része, de a desszertet már a Karolinában fogyasztjuk. Jóllakottan kukkantunk be Fehér Sanyiéknak

céjébe, vendéglátónk nagy-nagy szerencséjére, mert éhesen nehéz lenne ellenállnunk a kitűnő vörösbor mellé felkínált serrano sonká-nak. Spanyolországból érkezik ez a világhírű husi, holott az alapanyag abból a mangalicából származik, amelyik korábban a Bakony makko-saiban kaparászva vált globális kereskedelmi termékké. Ha ehhez hoz-zátesszük, hogy az angol „bacon” szó állítólag szintén a Bakony disz-nóinak köszönhető, akkor igazán dagadhat nemzeti önértzetünk.

Későre jár, mire kihajózunk. A Karolinában már egy zártkörű rendez-vény dresszkódos vendégserege várja a megváltó éjfélt. Fehér Sanyi – aki hajós márkatársam – csatlakozik hozzánk, kicsavarja a kezemből a kormányt, és a közforgalmi mólóhoz navigál, hogy kedvesével onnan inthessen búcsút. Szél nincs, hideg, de tiszta félholdas-csillagos éjsza-kában motorozunk Kenesére. A dér hamar belepi a fedélzetet. A belső kormányállás kellő védelmet nyújtana a hideg ellen, de Vica és Zsófi kinn maradnak, és be sem jönnek egy pillanatra sem. Ha nem lenne hideg, akár augusztus 20-a is lehetne. Amerre járunk, mindenütt tűzijátékok fénye verődik vissza a víztükrőről. Kenese közelében meg-változik az orrhullám zaja: a partközben már jégvárta feszül, a hajó ropogva tördeli az üvegszerű kérget. A parton teljes a sötét, mint meg-tudtuk, áramszünet bénította a BFYC-közei területet. Még a pozíciófé-nyeket is leoltottuk, hogy fejlámpáink segítségével megpillanthassuk a sötét kikötőbejáratot. Közben kitört az éjfélt, és még a nyílt vízen, a jeges fedélzeten korcsolyázva kívántunk egymásnak minden szépet és jót, mint ahogy virtuális utastársaink is tették velünk a Porthole Facebook-oldalán. Őket is köszöntöttük, majd autóbába ültünk és visszajöttünk a fővárosba. A ködös, fagyos utcákon didergő részegek, eldobált petár-dák, bizonytalanul közlekedő autósok már egy másik, másoknak bol-dog világ képét mutatták.

Boldog Új Évet, és Jó Szelet mindenkinek!

G.A.

Szilveszteri recept ingyencéknek

EGY RENDKÍVÜLI ÉVÁTLÉPÉS DOKUMENTÁCIÓJA

1. Hozzávalók

1. Állomások és programpontok

(2011.12.31., 09:00) BAH-csomópont: ta-lálkozó – Kenese BFYC: kihajózás – Bala-tonfüred szállodaudvar: kikötés – Hatlép-csős: velős pirítós – Karolina: párnákba süppedés és süteménycsodák – Fehérék: kandallótűz, borkóstoló – Éjféli koccin-tás a csillagok alatt a vízen – Kenese: disznótoros, képviselőfánk és retro-disz-kó – Budapest: hazaérkezés (2012.01.01., 03:23h). A program nagy része spontán és magától alakult, mindenki igényét figy-elembe véve.

2. A csapat

Mr. Porthole, az ötletgazda és a mindenkire tekintettel lévő főszervező; a cikkeikből ismert Bukott nő és a Kompvadász, Ali, az alkohol-mentes versenyző és Zsófi, a ritkán vitorlázó jogász; Bumbi, a két géppel egyszerre dol-gozó fotóriporter, Bulcsú, a csodaember és családja; Lulu, a szenzációs szemsminkű először vitorlázó. Én a nercmuftos shotoló elnevezést kaptam a kabátomnak köszönhe-tően.

Éjszaka a hajó csapatát így lehetett leírni egyszerűen: Andrások, Zsófik meg még három nő. Közös jellemző, hogy senki sem



nagy ivó. Bár előtte nem ismertük mind egymást, hamar megtaláltuk a közös pontokat, tartalmas beszélgetések alakultak.



FOTÓ: Leiner András

3. A körülmények

- szikrázó napsütés, friss szél,
- Nauticat 36-os hajó, 5 csomós sebesség, fűtött kabin, újra üzembe helyezett mosdó,
- annyi réteg (meleg és/vagy technikai) ruha mindenkin, hogy a szobahőmérsékleten felesleges darabokat levéve embrenyi hegyet kaptunk,
- csak mi vagyunk a vízen, a hegyről is érkezik telefon, hogy messziről látszunk,
- a parton bámszokdó spontán fogadóbizottság szilveszteri trombitákkal,
- egész Füreden gyorsan körbefutó riadólánc érkezésünkről,
- ismerősökhöz botlás a Hatlépcsőben és a Karolinában,
- két képrögző is használatban, folyamatos közvetítés a Facebookon,
- az elfogyasztott italok: energjaital, forralt bor, üdítő, forró tea, kávé, újbor, puncs, diópálinka, Irsai, pezsgő.

II. Átütő élmények előállítási módja

A hozzávalókat lazán összekevertük, hagyjuk kibontakozni egymásra hatásukat, hogy a maga számára legkülönlegesebbként megélt pillanatokat mindenki jól elmenthesse memóriájába. Kiemelek néhányat, ami bennem megmaradt.

Mint utólag kiderült, a fotóriporter, amikor koncentrált, tényleg nem is hallotta, amit mondtunk neki, annyira elhivatottan tette a dolgát.

Megjelenésemmel folyamatos vizuális humorforrást biztosítottam a hajón: az oldalkorlátot ülve, farmerban és a fellelhető legmelegebb, szőrmére emlékeztető kézelőkés tollkabátomban shotoltam a vidám kormányosnak, akinek a tulaj szívesen és szabadon átadta a veze-



FOTÓ: Leiner András



FOTÓ: Leiner András



FOTÓ: Leiner András

tést. Hamar nagy összhangot alakítottunk ki a hajóra ható erők szabályozásában. Eközben a decken vitorlást ábrázoló kerek fémdobozból isteni gyümölcskenyeret morzsoltak kézzel a napozó versenytársak. Majd posztot cseréltünk.

Miután éjfélkor koccintottunk és kiörömködtük magunkat a naptárfordulón, a tisztán látszó csillagok alatt, a parti tűzijátékokon elbambulva, a jeges fedélzeten állva tartalmas csend keletkezett, ahogy ki-ki eltűnődött magában, talán az előttünk álló évre, talán a parton lévőkre gondolva.

Ha már egyszer szilveszter, rajtam elővillant a buliba való öltözet is a bakancs fölött,

amiben amúgy nem nehezebb táncolni, mint nyáron a papucsban – állapította meg díjnyertes mozgású táncpartnerem, aki könnyű hótaposóban ropta a retro-diszko latin negyedórájában.

Kellemes volt megtapasztalni egy versenyvitorlázó partnerének kiegyensúlyozott hozzáállását párja szenvedélyének tárgyával kapcsolatban. Mosolyogva jegyezte meg, hogy öt év alatt nem készült róluk közös kép, mert a ritka együtt töltött órákban épp senkinél nem volt fényképezőgép.

III. Hatásai

Megismerkedtem egy hatalmas, stabil és kényelmes hajóval, melynek tulajdonosa néha felhívta figyelmünket, hogy ez nem versenyhajó, ne keressük a leekocsit és a shot-állást. Megtudtam egy házi receptet, amit arcomra kenve megvédhetem a bőrröm a kiszáradástól és átfagyástól. Élő bemutatót kaptam a túra-, a versenyző és a charterezettető vitorlázó hozzáállásáról mókás, rögtönzött mini színházi karaktermegjelenítések keretében.

Ez a nem szokványos évzárás és évindítás a kedvenc időtöltési formámban, barátságos társaságban még hosszán érezteti majd hangulatomra gyakorolt jótékony hatását.

Mindenkinek jó hajós évet!

Óry Beáta

PÁRHUZAMOS ÉLMÉNYBESZÁMOLÓ

Búcsú az Óévtől

Télközepi sötét és hideg, múlt idő, petárdák és tervezett jókedv – általános szabályszerűség, hogy a szilvesztert se nem várom, se nem szeretem. 2011 azonban a váratlan csodák éveként méltó befejezést ajándékozott: év végi nyűgösségem mélypontján, három nappal szilveszter előtt ismeretlen számot jelzett ki a telefonom. December utolsó napjaiban szerencsére munka miatt nem esélyes, hogy bárki is keres, de azért az udvariasabb tessékkal vettem fel. A vonal másik végén Mr. Porthole.

Felvezetésként azzal kezdi, hogy kedveli a cikkeimet. Hálásan válaszolnék, ha nem hozna a dicséret annyira zavarba, hogy a szavak szimplán bennem akadnak. András szerencsére magától folytatja: „Tudom, hogy elbúcsúztattad már többször is az idei vitorlás évet, de lenne még egy szezonzáró ajánlatom, ha ráémél 31-én...” Jó ég, ez nem lehet igaz. A torkomból megindul valami hang – a beszélgetést végighallgató anyám utólagos elmondása szerint furán magas –, vitorlázás szilveszterkor??? Persze!!! Mikor és hol legyenek? András nevet: „Ali megmondta, hogy tuti nem mondasz nemet, örülök, hogy találkozzunk élőben, hívlak a részletek miatt.” Szuper, várom, de jóóó, köszönöm! Majd remegő kézzel letettem a telefont: tényleg igaz lehet, hogy idén az évváltást hajón ünnepelhetem?

Csütörtök reggel András hívott telefonon: „Tudok egy jobb szilveszteri programot”- mondta. Miután kibővítette azzal, hogy vitorlázunk át 2012-be, nem is volt kérdés, hogy hova megyünk szombaton „átvészelni” a számomra utálatos szilvesztert. Átvészelés helyett átszélés lett, nem is akármilyen körülmények között.

A következő napokban álomban vagy ébren, barátok közt vagy családi körben, otthon vagy egyéb pontokon a városban nem csináltam igazából mást, csak vártam. A szilvesztert. Dobogó szívvel, mosolyba csúszva, tánc lépésekben, előrejelzést figyelve, bőrből majd' kibújva. És a részletek érkeztek is: találkozó szombaton 9-kor a BAH-on a kútnál, kihajózás dél körül nagyjából tízen, a táv Kenese-Füred, ott parti program estig, majd vissza, éjfélkor kocintás a vízen, a többi meg alakul kedv szerint. Péntek éjjel visszafogott partizás után tértem haza a Merlinből 3 fele, aludni télen sem fontos, de mivel mégiscsak 0 fokban fogunk

vitorlázni, kivételesen a pakolást a reggel helyett lefekvés előtt elintéztam – a szokásos szintidőnél rosszabb teljesítménnyel ugyan, de bekerült a vitorlászsákba egy halom polár, vízhatlan, szendvics és banán, az ünnepekre való tekintettel a sütis dobozba a mesekeksz mellé pedig Pataki gyümölcskenyér. Ébresztő 8:25-re, party-karszalagok a szemetesbe, majd alvás - már csak egy a várva várt szilveszteri vitorlázás előtt. . .

Ébredés magamtól 8:22-kor, a belső óra működik, ha van rá oka – és ha valamikor, akkor ma aztán van. A háztetők felett kék ég és napsütés, tudja jól az időjárás, hogy ma nem lehet eső, hó vagy szürkesség. Banán és kávé után évszáró séta az Alkotáson, nem sokan jöttek szembe, de abból kettő utánam fordult – nyilván csini a hótaposó, a fülmelegítő és a síkabát, de mégis inkább a zsákon himbálózó mentőmellény lehetett talán... A benzinkútnál mosolygó arcok, gyors bemutatkozás, ablakmosás – kötelező fiúszokás –, napszemüvegek elő, majd a pálya. Téli és kopasz, de szikrázó a fényár, aztán egyszer csak ott álltunk Kenesén Alival és Zsófiával a partra vetett hajók alatt. Normál esetben a téli kikötő leginkább szomorú látvány, de ezen a napsütéses, jószeles délelőttön egy hajó és a Balaton 11 félbolond vitorlázni vágyóra vár: gyűlünk is szépen András Öreg Hölgye, a Magnifique fedélzetén - 2 pár András és Zsófi mellett Bea, majd még egy András Luluval, végül Bulcsú és családja. Indulhat az IGAZI szezonzáró vitorlázás.

Tizenegyen a Nauticat fedélzetén, a köteleket elköttük és megcéloztuk Füredet. A szélebe állás egybeesett útirányunkkal, három vitorlát húztunk, és kezdődött a kreuz.

Egész évben lent voltam Balatonon, de egy kezemen meg tudom számolni, hányszor volt ennyire ideális idő egy tisztességes vitor-

lázáshoz. A bárka csodálatosan szelte a hullámokat, próbáltuk élesen tartani, így deckvízen siklottunk 5-6 csomóval.

Mindenki kényelmesen elhelyezkedett, beszélgettünk – vagy csak hátradőlve, szemünket lehunyva élveztük a napsütés lélekmelengető erejét, s hallgattuk a megunhatatlan csobogást, miközben kellemesen ringatott a hajó. Persze nekem ebből kevés jutott, hiszen ilyen exkluzív alkalmat egy fotós csak a kamerájával együtt élhet meg. Ha nem úgy néztünk volna ki, mint az eszkimók, a körülményekből bizony nem derült volna ki, hogy december 31-et írunk. De az, hogy szilveszter napja van, hogy üres a medence, hogy harapni lehet a finom levegőt, hogy a víz hangján kívül némaság vesz körül minket, elképesztő hangulatot adott expedíciónknak.

3 fok, éles téli napfény, zöldeskék víz, a part mentén körben páracsik a tó felett, Tihany távoli sziget. A Nauticat három vitorlával majdnem deckvízig dől az É-Ny-i szélben – nem csak nekem nehéz elhinni az egytakkos, polárba burkolt, mosolyba ragadt arcokkal teli télközepi álmot az IGAZÁN üres Balaton hullámain. Akármennyire is próbálom, az élményt szavakká formálni jól nem tudom, András pedig remek fotós, két géppel felváltva, ám a képek sem adhatják vissza, milyen érzés az, amikor a kompon kívül a mienk az EGYETLEN hajó a tavon. Az orrban ülve négy réteg ruhában is gyorsan szentimentális leszek: a fejemben év végi találkozóra érkeznek sorban kedvenc háromszögemben a 470-es körök, a 7-es szeles Póstás nap, a retúr Fűzfő-Szántód kalózos menet, a gyötrelmes győri éjjelben végződő Kékszalag a Sirályal, a tűzijáték páholyból Füreden, a siófoki Eliz-sétáltatások és mindezeket megkoronázva a csoda, amit úgy hívnak, Péter-Pál... Mielőtt azonban jó



szokásom szerint boldogságomban könnyekben törtem volna ki, hajóstársaim öntudatlanul megmentettek kérdéseikkel – amelyek nagy részben a kompvadászatra vonatkoztak :) Az Öreg Hölgy kormányosa és a shottok közben kézzel kézzel jártak, a hajó kezes volt és szépen futott, fedélzetén a meséket keksz helyett pogácsa kísérte és gyümölcskenyér, és ahogyan az ilyen helyzetben lenni szokott, az élet néhány órára ismét teljesen és felhőtlenül boldog volt, hiszen hajóztunk, és a napfényes Balaton megint – és kizárólag – a miénk.

Kora délután a tihanyi apátság felett járt a nap,

végig aranyhíddal világítva meg utunkat.

Két és fél óra alatt átértünk Füredre, a Silver Resort partfalára álltunk. Kikötésünket már kisebb tömeg nézte – tény, hogy szokatlan látvány lehetett egy kétárbocos hajó érkezése a semmiből így az év utolsó napján.

Ennek szellemében mi is összeálltunk a hajó mellett egy csoportképre, mint sikeres felfedezők az új világ partjánál.

Parti programunk hol máshol kezdődhetne, mint a Hatlépcsősben: a velős pirítós évszaktól függetlenül kijár, ráadásul azonnal ismerősökbé is botlottunk – a földvári Káosz legénysége idén mindenhol megtalál :) A kávé és a desszertet a Karolinában fogyasztottuk, stílusosan vízhatlanban a kikerekedett szemű, aranyba öltözött családok között – levett ruházatunknak ugyan külön fotel kellett, de itt így is szeretnek minket, ráadásul Rest Botinak köszönhetően a csokissüti-fogyasztásunk is kompenzált. Bulcsúéktól búcsút kellett vennünk ezután, én ismét sírásközelbe kerültem először a nap bókjától, amely úgy indult, hogy "Te elég hülye vagy ahhoz, hogy...", aztán meg a zárszótól, hogy legközelebb hívjam, mielőtt kompvadászni megyek... Rövid füredi séta és forralt borozás után utunk Fehér Sanyiékhoz vezetett, ahol a fogadtatás szívmengetően kedves, a vitorlás mesékhez puncs, diópálinka és kandalló a melengető keret, majd Sanyi és Éva gyönyörű borpincéje után visszatértünk az Öreg Hölgyhöz a kikötőbe. A hajó megúsza a petárdaesőt, de konstatáltuk, hogy szél estére már nem akad, viszont a fehér máz a decken bizony dér lesz cukor helyett: szilveszter estéjén nem meglepően mínuszban volt a hőmérséklet. Sanyiéknak búékat intettünk a nagymólón, majd Zsófi magához vette a kormányt, a többiek a fűtött kajútbe költöztek, én meg síruhában a félhold és az elképesztően csillagos ég alatt a Balaton megnyugtatóan ismerős fényei felett a tűzijátékokat néztem. Hogy a kajútben a következő másfél órában mi történt, azt nem tudom, de az biztos, hogy nálam boldogabb a világban kevés akadt: Zsófitól egy óvatlan pillanatban átvettem az Öreg Hölgy kormányát és Keneséig nem is eresztettem... Szerencsére senki sem bánta, így Zsófival fél éjfélre haza

is beszélgettünk a hajót, közben az járt a fejemben, hogy történhet ekkora csoda, hogy egy ilyen év utolsó perceiben a Keleti medence jól ismert fényei között alattam hajó, körülöttem vitorlástársak, a kezemben pedig kormány lehet. A Fűzfői öböl közepének magasságában visszavettük a motort, előkerült egy hang, az egyetlen ismeretlen, de hamar rájöttünk, hogy a csobogásba a jégvárta surrogása vegyül. Éjfélre a kenesei kikötők előtt leállítottuk a motort, a kajútból mindenki előkerült – mint kiderült, ők jobban fáztak benn, mint mi a szabad ég alatt a decken, ám az is igaz, hogy Zsófival közösen nagyjából 30 ruhadarabot viselhettünk... 2012-be lépve pezsgő és körpuszi után a Balatont körülölelő tűzijáték-rengeteg felett ismét megrohantak az immáron tavalyi emlékek: a megbízhatóan állandó szórakozást nyújtó szántódi éjjelek, a földvári mólón töltött egyszerű este és az összetartozó reggel, a feledhetetlen Szüreti Regatta győztes boldogsága Badacsonyban, a szezonzáró zsákutcatábla-eltulajdonítás, a hajnali ugrálások a Pub-Likban és a Sunsetben, korai ébredések a Sirályon és az Elizen, és még sorolhatnám persze reggelig, ha nem tudnám, hogy megosztani a legjobb dolog, de az emlékképek igazából mindenkiben egyenként és csak rá jellemzően élnek...

Az éj leple alatt a Keleti medence végéből a tavat sötétben is napfényben látva a boldogságtól sírni diszkrétan lehetett, mert most már tényleg elhittem, hogy nem álom és nem fikció: az új évet idén hajón és vízen kezdhettem. Ennél többet és jobbat nem is nagyon kérek, ha így fordulna minden év, szeretném és várnám lelkesen, Andrásnak és a szilveszteri csapatnak egy életre hála és köszönet, a következő évvégig pedig boldog új szezon és 2012-re is mindig jó szelet mindenkinek!

Ropogott körülöttünk a jeges víz, a BFYC-ben pedig rendesen lassította a hajót az egyre vastagodó jég. Talán még épp időben álltunk vissza helyünkre. Ez a szilveszter, talán mindenki nevében kijelenthetem, egyedülálló és felejthetetlen élmény volt. Mi már elkezdtük a szezon – a Balatonon elsőként.

Leiner András, Kovács Éva

Hadd menjen!



A Trelleborg cég úgy gondolja immár negyven éve, hogy egy hajót akkor is el kell tudni eresztetni a kikötői bakról, ha normálisan nem tudnánk. Esetünkben ez azt jelenti, hogy a kikötőkötél terhelés alatt van

és feszül. A gyorskioldós (QRH) megoldást alapvetően új fix pontok létesítések alkalmazzák, de persze régi retesz bakokat is át lehet alakítani. A globalizáció jegyében más gyártók bakjaira is felszerelhető. És ha egyszer a helyére került, hosszú ideig kiszolgál mindent és mindenkit: 30-200 tonna hasznos terhelésű hajókat tart meg, a beépített motoros csörlő az alap belsejében helyezkedik el (így aztán alaposan védve van), veszélyes környezetben is felszerelhető, széles szög tartományt fed le mind vízszintesen, mind függőlegesen, a kötélen elengedése minden körülmények között ellenőrizhető és szabályozható, a kampók felülete a lehető legkevésbé dörzsöli szét a kikötőkötélet. A biztonság szempontjából fontos, hogy a vészkioldót már 20 kilogrammnyi erőfelfejtéssel működésbe léptethetjük, ami megfelel a vonatkozó összes előírásnak. Mehet!

MENNYI AZ ANNYI?

Nos, azt azért nagyjából mindig is tudtuk, a kérdés inkább az volt, miibe kerül ez nekünk. Műszerek, vezetékezettesség kiépítése, valamint a szélmérő rendszeres cseréje, mert megsérült valamelyik lapátja. Az LCJ Capteurs még csak tíz éve létezik a piacon, de mondhatjuk, hogy beágyazódtak. Mert ugyan eleinte csak profiknak gyártottak, de most már „leereszkedtek” a közönséges vitorlázók szintjére is: CV7-es mérőjük már kifejezetten nekik készült. Ultrahangos műszer, tehát se lapát, se irányzék, semmi kilógó



darab. Mozgó alkatrész sincs, így aztán valószínűleg nem alaptalan az a kijelentés, hogy ütés-, pöff- és madárálló. Aztán még: napelemes és saját akkumulátorral rendelkezik, tehát nem igényli külső energia betáplálását; digitális átjátszója van, vagyis kábel nuku (50 méter is áthidal – szerintünk ezzel elég sok árbocon megállja a helyét), vevőegysége közvetlenül csatlakoztatható számítógéphez (USB vagy COM port). Ez már csak azért is jó, mert akkor onnan kapja az energiát, és még a 12 voltos hálózatra sem kell ráudgni.

ÚJABB LÉPÉS...

...a sima deck irányába. Mert a bikákat már megcsinálták lehajthatóra vagy épp fedélzetbe simulósrá, hogy még véletlenül se rúgjunk beléjük. Avagy ne nyomják a hátunkat, amikor elfekszünk napozni. A Sanguineti Chiavari megtette a következő lépést: már a csörlő is eltüntethető! A fényesre polírozott rozsdamentes acél állja a tengeri körülményeket (értsd: nem oxidálódik), és esztétikai élménynek sem utolsó. Amikor szükségünk van rá, csak egy gombot kell megnyomnunk, ekkor a mozgásért felelős motor kitolja a helyéről. Ha végeztünk, ugyanez visszafelé. A kettő között? 2000 és 5000 Watt közötti energia leadására alkalmas csörlőt kapunk, ami 10-50 méteres hajókon old meg minden kötélfűzési vagy -eresztési feladatot, elektromos avagy hidraulikus meghajtás segítségével. A karbantartás mindössze arra korlátozódik, hogy megcsináljuk neki a helyet a fedélzeten, aztán a környéken néha ellenőrizzük a szigetelést. Meglátjuk... A gyár egyébként 50 éve készít felszereléseket különféle kedvtelési célú illetve munkahajókra, sorozatgyártásban és egyediben egyaránt.



5/5

Vagyis 5 másodperc alatt ki, és újabb 5 alatt vissza. Ezek diBlasi-ék R22-es

típuszámú összecsukható biciklijének szerelési ideje. Leellenőriztük, tényleg majdnem stimmel. Szerszám nem kell hozzá, és annyi forgási tengely van rajta, hogy elfér egy 68x64x21 centiméteres téglalatestben*. Utóbbi annak is köszönhető, hogy az első villa és a kormány automatikusan összecsukódik. Persze állítható az ülés magasság (más méretével úgysem tud alkalmazkodni használójához), és mindennel fel van szerelve, ami elvárható egy biciklitől, majd használhatóvá teszi azt: hétsebességes váltó (kérhető ötsebességes agyváltóval), nagy hátsó csomagtartó, behajtható pedálok, dinamós első és hátsó lámpa (opció az akkumulátoros megoldás), első és hátsó kézifék, kitámasztó. A váz merevségét három dolog garantálja: a nagy szakítószilárdságú acél, amiből készül, a középső zsanér hiánya és az, hogy az ülést két rúd tartja a szokásos egy helyett. Ahol nem muszáj, ott kevésbé masszív (ezáltal kevésbé nehéz) anyagokat használtak, mint az üvegszál erősítésű poliamid vagy az alumínium. A végeredmény 13,4 kilogramm. De mivel a két „nagy” mellé kis kerekeket is szereltek rá, egy húzófűl segítségével könnyedén vonszolhatjuk magunk után, nem kell cipelni.

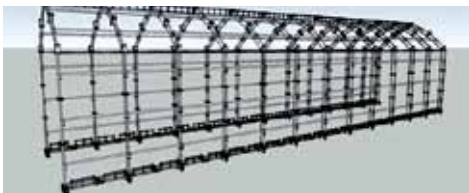
*Lefordítva érhető nyelvre: elég kis helyen elfér, vagyis még egy hajó közepes méretű pakolórekeszében is. Tehát megvan az új kikötői bringa!

Játékszer



De leg-
alábbis
célirányos
időtöltésnek
kiváló. Az
Eca-Sindel

által kifejlesztett MISTRAL 4000 navigációs szimulátor ugyanis szinte mindent tud. Bármilyen körülményeket reprodukál, sőt korlátozottan hajózható vizeken is elnavigál. A szoftverben többek között olyan alapértelmezések találhatók, mint mooringra állási és horgonyzási feladatok, legalább 240 fokos vízszintes és legalább 25 fokos függőleges látótér, oldalsó kameraállás (a hajó oldalát és a mólót figyelendő), a szimulált helyzetet alátámasztó hanganyag. Egy adott tréning teljesen személyre szabható, hiszen rendelkezésünkre állnak egyéb opciók is: térképasztal, távcsöves megfigyelés, VHF-panel, vészjelzők, hang- és rezgésszimuláció. És akkor jöhetnek a külső hozzávalók: híd-felépítmény, padlóba épített monitorok, külön konzol nagysebességű hajóhoz vagy vontatógépekhez, halászati funkció vagy rakománykezelési egység. Újragondoltuk: játéknak azért erős...



adott szolgáltatás céljaira. Egy olasz cég globális problémát ismert fel, amikor kitalálta a MEKKANO elemes hodályt. Így aztán mindegy, hogy a műhelyudvaron épp mekkora hajó vár a jó munkásemberekre, nem kell fedél nélkül hagyni, azzal az indokkal, hogy „nem fér be”. Csak fel kell dobni köré a testreszabott védelmet. Mivel a hossza 9 és 70, a szélessége 6 és 24, a magassága pedig 6 és 12 méter között állítható. Ja, és gurul, tehát nem a hajót toljuk be a csarnokba, hanem azt a hajó fölé. Mégiscsak könnyebb... Aztán szépen rögzítjük a kerekeket, és nem is megy sehova, amíg másképp nem akarjuk. Akkor aztán jöhet a következő kikötőudvar és egy más méretű hajó. Kísérletező kedvű felhasználók előnyben: az egyes sorszámú darab 40 000 USA dollárért vehető meg, a gyártó (Yacht Garage) ezért a pénzért még ki is szállítja a világon bárhova, cserébe annyit kér, hogy az első felépítést fényképeken és videókon örökíthesse meg.

SOK AZ EGYBEN

Sólyázás, szállítás, tárolás. Utánfutó, amit elhúz a személyautó, a villástargonca vagy a kikötői kistraktor is. Ezt tudja sok hasonló eszköz, ezért valamiben különbözni kell. Lehetőleg olyasmiben, ami megkönnyíti az életet. A Hydrotrans SW 10-ese hidraulikus elven működik, ami nem feltétlenül extra, az viszont már igen, hogy az ilyen műveletek elvégzéséhez a gazdajármű energiáját használja. Így mozgatja a 2 vagy 4 párnázott tappancsot és állítja a vonóhorgot (aminek egy méter van a két szélső állása között). 10 000 kilogrammos terhelhetősége igen sok hajó szállíthatóságát teszi lehetővé, pláne, ha igénybe vesszük az egytestű vitorlásokhoz vagy a katamaránokhoz való átalakítókat. Mivel nálunk most jön a tél, így elsősorban a tároló funkciót ismerhetjük meg, de tavasszal irány a nagyvilág!



Személyre szabott csarnok

Vagy ha nem személyre, akkor az

Andalgás

Háromcsomós sebességgel, négy órán avagy harminc kilométeren át – mindezt energia befektetése nélkül. De nem kell mindig ilyen korlátok közé szorítanunk magunkat, elég, ha az égiek meghallgatják imáinkat, és elintézik a napsütést. Akkor elkezdnek



dolgozni a cellák, és visznek minket előre. A GardaSolar cég a fenntartható fejlődés jelszavát szem előtt tartva alkotta meg napelemes-elektromos játékszerét, mely a kereszttségben a SOLAR e-xclusive nevet kapta. Teljes mértékig újrahasznosított anyagokból készült, és nem kevés kreatív munkaórát ölték kinézetének megformálásába is. Egyedi lett, azt meg kell hagyni – hiába, az olaszok mindig erősek ezen a pályán. Kezelése gyerekjáték, és mivel a katalógusok potenciálisan bociként is emlegetik, a fedélzeten elhelyezni viszont nehéz, hajónkat is feltűnővé tehetjük, amikor mögé kötjük, és úgy túrázunk.



Dátum	Nagyhajós pályaverseny	Nagyhajós pályaverseny és túra mix	Nagyhajós túraverseny	Kishajós verseny (Balaton)	Velencei-tavi verseny	Fertő-tavi verseny	Nyéki-tavi verseny	Mályi-tavi verseny	Orfői verseny	Szőrfverseny	RC verseny
2012.03.24-25.				Siófoki Csapatbajnokság				Meglepetés verseny K, F, S, L4.7, Op			
2012.03.31-04.01					Shivell Kupa F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K (Agárd)						
2012.04.07-08.				Ifi Évadnyitó 420, LR, L4.7, Op, C (Földvár)	Variens Kupa F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K (Agárd)						Orfői Tokerdülő Modelvitorlás Túraverseny
2012.04.14-15.	Bajnokok Bajnoksága J24 /13-14./ (Kénesé)			Tavaszi Bajnokság FD, St, 470, F, L, F18, 49er, Dragon (Füred)	VVSI Amatőr verseny /15./ (Agárd)						
2012.04.21-22.	Soling Masters VB, Soling OB /21-24./ (Almádi)				VVSI Kupa F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K (Agárd)						
2012.04.28-04.29.	Kénesi Szozonnyitó ODT I.,		Keszthelyi Évadnyitó /30-1./		Májthényi Zsombor emlékverseny Utánpótlás I ranglistaverseny 470J, 420, LR, L4.7, C, Op /28-30./ (Agárd)			Mályi-tói Bajnokság 470, F, K, S, L4.7, Op /29-30./			
2012.05.05-06.	Tolnai László emlékverseny /5./ (Füred); Klubok Bajnoksága 8m OD (Füred); X35 NS Clinic (Földvár), Szombati Sorozat I. (5./ (Keszthely)				Fejér, Megye Bajnokság F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K (Agárd)	Fertő-tavi Évadnyitó K, F, Lr, L4.7, Op					
2012.05.12-13.			Baltoni Évadnyitó /12./ (Füred)	18-as EK /11-13./ (Földvár); Balatoni Évadnyitó K, 420, LR, L4.7, C, Op (Füred)							
2012.05.19-20.	LVE OD Kupa ODTII. (Siófok)	Uniga BR I. (Badacsony)	Mihálkovics emlékverseny (Tihany)	Atomerőmű Kupa Kalóz, Finn /18-20./ (Füred); KYC Kupa Utánpótlás 2. Rangsor listaverseny 420, LR, L4.7, C, Op /18-20./ (Keszthely)				Hlavnyai László emlékverseny K, F, S, L4.7, Op			
2012.05.26-27.	Eurowind Kalamarón Kupa M3, F-18 (Al)		Pünkösdi Regatta /26-28./	Repülő Hollandi OB /25-29./ (Földvár); 49er GP-1 (Almádi); Doleesch Iván	Velencei-tavi Évadnyitó F, Fv,			Honlap.hu Kupa 470, F, K, S,			

Dátum	Nagyhajós pályaverseny	Nagyhajós pályavesélyés és túra mix	Nagyhajós túra-verseny	Kishajós verseny (Balaton)	Velencei-tavi verseny	Fertő-tavi verseny	Nyéki-tavi verseny	Mályi-tavi verseny	Orfői verseny	Szőrfverseny	RC verseny
2012.07.21-22.	Pénteki Regatták V. J24 Nautic /20./ (Kenese); Lájfer Kupa F18, M3 (Alsóörs)	Ügyvéd Kupa /21-22./ (Aliga)	Csillagtúra (Füred)	Csokikupa Utánpótlás 4. Ranglistaverseny 420, C, Op, L, LR, L4.7 /17-19./ (Földvár); Laser Flottabajnokság /20-22./ (Füred); 49er GP-4 (Füred)		Soproni Építők Kupa F, K, LR, C, Op					
2012.07.28-29.	J24 OB /25-29./ (Lelle); Pénteki Regatták VI. J24, Nautic /27./ (Kenese); Stratis Kupa 30-as cirkáló (Csopak); X-35 Match Race, 11m OD (Füred); Spartacus NH Kupa (Földvár); Westport Kupa ODT V. (Lelle)		International-Schiller Kupa (28./ (Boglár)	Utánpótlás OB LR, L4.7, C, Op /27-01./ (Füred)	Rufrom Kupa F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K (Agárd)	Széchenyi Regatta Kalóz Finn					
2012.08.04-05.	MAU OB /1-5./ (Kenese); Nagyhajós OB Öv, 40, 30, E30, 22 cirk, 33, Regina, SS, S22 /3-8./ (Füred); Szombati Sorozat IV. (Keszthely)			Helikon Kupa L, 420m LR, L4.7, C, Op (Keszthely); 49er GP-5 /3-6./ V/hajni, CRO		Kalóz OB /4-9./					
2012.08.11-12.	Nagyhajós ORC Bajn. /10-15./ (Füred); X-35 Páros Verseny (Füred)		Páros István emlékverseny (Fonyód)		VSI Mimosító L, LR, L4.7, S, Op, K (Agárd)						
2012.08.18-19.	8m, OD OB /15-19./ (Földvár); Elliott 770 OB /15-20./ (Kenese); Almádi Kupa 30-as cirk /17-20./; Alkotmány-Ti-Gres-tabu Oldtimer Kupa /18./ (Kenese); Pénteki Regatt Döntő J24, Nautic /18-20./ (Kenese); Rumcájsz Kupa 2. /20./ (Füző)		SOS Gyermekfalu Regatta /16./ (Füred); Kenese-Keszthely Szőlő /18./; Kelet-Nyugat rekordverseny	MVM Optimist Kupa /15-17./ (Füred); Nyári Földvári Regatták III. St. FD /19-20./; Artesz Kupa Kalóz Laser (Füred)	Szent István Kupa (Agárd)	Fertőbajnokság Proli-Profili Kupa Kalóz, Finn, LR, L4.7, Op /18-20./		Megyei Bajnokság 470, F, K, S, L4.7, Op /19-20./			

<p>2012.08.25-26.</p> <p>Meiges24, Asso OB /22-26./ (Füred); 70-es cirk OB /23-27./; X-36 /25-30./ (Tihany); 11m OD /26-31./ (Tihany); Ripka László emlékverseny Strabag PFS Nagydíj E30, Dragon, 11m OD, 22-es cirk (Tihany)</p>	<p>Tecon Nagydíj (Füred); Uniga BR IV. (Boglár)</p>	<p>Beszédes József emlékverseny (Siófok)</p>	<p>CSVI Utánpótlás verseny 420, LR, L4.7, C, Op (Csopak); Greco Kupa 470 (Földvár); Király Ferenc emlékverseny Kalóz (Füzfő)</p>	<p>Pontoni Kupa F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K (Agárd)</p>	<p>Old Boys Kupa Nagyhajó YS</p>	<p>Compass Vitorlás Napok K, F, L, Op /24-26./</p>				
<p>2012.09.01-02.</p> <p>Sudár Regatta OB /29-02./ (Csopak); Dolfin OB /30-2./ (Füred); Csillaghajó OB /30-3./ (Földvár); Füred Kupa ODT VI. Asso, D, S22, E770, J24, 8m OD, SR, Meiges24 (Füred); Szombati Sorozat V. (Keszthely)</p>	<p>Építők Kupa J24, nagyhajók /31./ (Füred); Közmű és Építétegépész Kupa (Kenese)</p>	<p>Félszigetkerülő (Füred); Partnergroup Túra verseny F18, M3 (Alsóörs); Gentleman Race egykezes /15./ (Keszthely)</p>	<p>Laser EK és 5. Utánpótlás Ranglistaverseny L, LRn, LR, L4.7 /7-9./ (Füred)</p>	<p>Sirály Kalóz Kupa F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op (Agárd)</p>						
<p>2012.09.08-09.</p> <p>Dragon OB /5-9./ (Kenese); Bujtor István emlékverseny 30-as cirkáló (Füred); Sziliget Aquá Kupa YS /8./; Zánka Open</p>	<p>Iparági Vitorlás Találkozó YS Kalóz /14-16./ (Alsóörs); Sagem Infocomm Kupa /16./ (Kenese)</p>	<p>Caprine Kupa Utánpótlás 5. Ranglistaverseny 420, C, Op, LR, L4.7 /14-16./ (Füzfő); 49er GP-4 (Füred); Siófok Kupa 470, L, LR, 15-ös jolle Flot-tabajnokság</p>	<p>Caprine Kupa Utánpótlás 5. Ranglistaverseny 420, C, Op, LR, L4.7 /14-16./ (Füzfő); 49er GP-4 (Füred); Siófok Kupa 470, L, LR, 15-ös jolle Flot-tabajnokság</p>	<p>Finn OB /13-16./ (Agárd)</p>						
<p>2012.09.15-16.</p> <p>Keszthelyi Évadzáró</p>	<p>Uniga BR V. (Szemes)</p>	<p>TBS Nagydíj egyszemélyes Balaion-kerülő /27-30./ (Csopak)</p>	<p>Finn Masters EK /18-23./ (Tihany); Balaioni Vitorlás Hét 49er, 470 felhőtt, Laser felhőtt és junior, F18 OB /18-23./ (Füred)</p>	<p>VVSI Amatőr verseny (Agárd)</p>	<p>Hejőkeresztúr Kupa 470, F, K, S, L4.7, Op</p>					
<p>2012.09.29-30.</p> <p>Unitef Kupa (Földvár)</p>	<p>Uniga BR V. (Szemes)</p>	<p>TBS Nagydíj egyszemélyes Balaion-kerülő /27-30./ (Csopak)</p>	<p>Pákozdi csata emlékverseny F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op (Agárd)</p>	<p>FK-Raszter Kupa Évadzáró 470, F, K, S, L4.7, Op</p>						

Dátum	Nagyhajós pályaverseny	Nagyhajós pályaváltás és túra mix	Nagyhajós túra verseny	Kishajós verseny (Balaton)	Velencei-tavi verseny	Fertő-tavi verseny	Nyéki-tavi verseny	Mályi-tavi verseny	Orfői verseny	Szőrfverseny	RC verseny
2012.10.06-07.	Pempő Kupa YS, 15-ös jolle (Siófok); Szombati Sorozat VI. (Keszthely)					Évadzáró F, K, Lr, C, Op					
2012.10.13-14.					Építők Finn Kupa L, LR, L4.7, Op, K, F, Fv, Fj (Agárd)						
2012.10.20-21.	Siófoki Évadzáró YS /20./, őszi Regatta /21./ (Kenese)			Dockyardi Balatoni Évadzáró Fd, St, 49er, 470, F, L, 420, LR, L4.7, c, Op, F18, Dragon (Füred)	Finn Sikló Évadzáró F, Fv, Fj, LR, L4.7, Op, K, S (Agárd)						MM Baranya Megyei Bajnokság /23./ (Orfű)
2012.10.27-28.	Last Minute Regatta /27./ (Keszthely); Siófok Match Race		Köd kupa /27/								
2012.11.01-02.			Dér Kupa YS /3./ (Kenese)								
2012.12.01-02.											Mikulás Kupa

Az első kvóta: Detre Dia

A december elején lebonyolított, 16 napig tartó első olimpiai kvalifikációs világbajnokságon nekünk, magyaroknak is termett babér, s három olimpiai indulási jogot is szereztek sportolóink. Az elsőt, így talán a legnagyobb örömmel fogadtat a Balatonfüredi Yacht Club szörfözője, Detre Dia szerezte meg.

■ Dia nem első olimpiájára készül. Már 2004-ben készen állt a nagy megmérettetésre, ám akkor a hazai válogatókon még alulmaradt idősebb és rutinosabb ellenfelével szemben, ám Pekingben már ő képviselte hazánkat, s szerezte meg a hazai női szörf eddigi legjobb eredményét egy 22. helyezéssel. Didó azonban már ekkor tudatosan készült a következő olimpiára, s bár még csak a pekingi helytállás lebegett a szeme előtt, már ekkor London felé kacsintgatott, s szilárd elhatározásra jutott, miszerint 2012-re a világ élvonalába verekedve magát, igazán felkészült sportolóként utazik az ötkarikás játékokra. Megkezdte tehát a tudatos felkészülést, s mindent egy lapra tett fel. Életét teljes mértékben a szörfözés és a felkészülési munka alá rendelte, s szorgalmasan járta a világot, hogy nemzetközi edzőtáborokban, versenyeken gyarapítsa tudását. Mivel kis hazánkban a vitorlázás, szörfözés lehetősége korlátok közé szorított, – hiszen tenger hiányában képtelenség bizonyos körülményeket, hullámzást, áramlást stb. hazai vízen gyakorolni, valamint kontinentális éghajlatunkból adódóan a szezon legjobb esetben is 9 hónapra húzható ki – ezért Didó baráti kapcsolatai révén csatlakozott egy nemzetközi csapathoz, s áttette székhelyét a franciaországi Brestbe, ahol Christophe Boutet edző vezetésével, valamint egy kanadai és egy francia lány társaságában edzett, szörfözött, versenyzett, tréningezett vízen és szárazföldön, hogy csiszolja tudását. A kitartó munkának meglett az eredménye, s ezúttal nem az utolsó pillanatban, hanem már az adandó első alkalommal kivívta magának az indulási jogot az olimpiára. Persze az út nem volt ennyire egyszerű, röggő Dia esetében is adódtak, ám a kitűzött cél első fele már a zsebben, a továbbihoz pedig most kezdődik meg a



kemény munka. De ne szaladjunk ennyire előre! Aki figyelte a perthi világbajnokságról érkezett híreket, az tudja, hogy a kvóta megszerzése nem volt izgalmaktól mentes. Ugyan a selejtezők végeztével sejteni lehetett, hogy Dia jó eséllyel versenyezhet tovább a kvótaszerzésért, hiszen bár a legjobbakat felsorakoztató arany csoportba ezúttal nem verekedte be magát, s hajszál híján ugyan, de lemaradt arról, hogy leessen szívéről az a bizonyos nagy kő, s felszabadultan versenyezhesen tovább a döntők futamain – az arany csoportban ugyanis már biztos volt az olimpiai részvétel, lévén 19 nemzet szörfözőnője jutott ezen csoportba –, ám nyitva maradt még a kiskapu, s az utolsó kvótahely a verseny utolsó napja előtt az öv

volt. Ezt már csupán meg kell tartani, s bár e mondatot könnyű kimondani, aki volt már ilyen helyzetben, az tudja, hogy az a bizonyos nyomás, az elvárás óriási teherként tud nehezülni egy sportoló vállára, s persze ezt Didó sem úszta meg. Előnye az utolsó futam előtt egyetlen pontra csökkent, s azon a mindent eldöntő utolsó futamon sem igazán a legjobb pozícióból sikerült elrajtolnia, emellett egy „bucskázás” is becsusszant... Szerencsére Didó lélekjelenléte erősebb volt holland ellenfelénél, s mindent egyetlen lapra feltéve, bízva tudásában, sebességében, kizárva a külvilágot csak magáért és az olimpiai részvételért szörfözött, maga mögé utasította nagy ellenfelét, s szerezte meg az első kvalifikációs világbajnokságon kiosztott utolsó kvótahelyet.

Az öröm természetesen óriási volt, ám Didó mégis azt mesélte, hogy edzője a befutót követően először nem átölelte, hanem megróttá, hiszen a szoros versenyben jó pár ósz hajszállal gyarapodott hajkoronája. És ez az, ami Didót is jellemzi. Örül a sikernek, szívesen osztogatja az interjúkat, szerepel tévében, rádióban, s mosolyog teli arccal, mikor látja a barátai, klubtársai, szurkolói felől érkező szeretetet, ám tudja, hogy ez még csupán a kitűzött cél első fele, a java még hátravan. Karácsony, szilveszter ide vagy oda, az élet megy tovább, a munka nem állhat meg, így pár napos ünneplést és pihenést, valamint betegeskedést követően folytatja a munkát, hiszen a következő fél év meghatározó lesz számára.

De hogy mi is az a bizonyos cél, mit is szeretne Didó Londonban véghezvinni, arról

ekképpen nyilatkozott: „Szeretnék bekerülni a legjobb tízbe. Azt hiszem, mondhatom, hogy Peking óta, ahol a 22. helyen végeztem, sokat fejlődtem. Erősödtem, sebességem igazán remek, s a világversenyeken, világranglistán is előrébb kerültem. Talán még az önbizalmamon lehetne javítani, s el kellene hinnem, hogy egy tenger nélküli kis országból is oda lehet érni a világ élvonalába, de hát ezen dolgozom éppen. Édesapám vitorlázótudását, taktikai tanácsait is igyekszem minél jobban elsajátítani és megfogadni, valamint érettebb is lettem. Úgy érzem, most minden adott egy jó szerepléshez. Most vagyok huszonnyolc éves, ez is jó életkor, mivel nálunk igazából harminc fölött érnek be a versenyzők, s mutatnak fel kiemelkedő eredményeket.”

Addig azonban még pár hónap embert próbáló munka vár rá. Didó 3-4 hetes kőkemény fizikai felkészülés után ismét útnak indul, s a következő VB helyszínén, a spanyolországi Cadizban edzőtáborozik, majd a tavaszi világversenye és az azokat megelőző edzéseket követően az olimpia helyszínén, Weymouthban igyekszik megismerni a helyi szélviszonyokat, áramlási és hullámzási tudnivalókat. A program szoros, a cél óriási, a tennivaló rengeteg. Didó biztosan ezúttal sem fog unatkozni, ám a felkészülés végéhez közeleg, a három és fél éves tudatosan felépített edzésprogram és munkafolyamat finisébe érkezett, ám a legnagyobb fegyvertény még hátravan, amihez mi csak drukkolni tudunk, s nyomon követni Didót, hogy éppen hol is tart. Hajrá Didó, kitartás! Megéri!

Eszes Bernadett



FOTÓ: Richard Langdon

Perth – három kvóta a zsebben

Detre Dia, Berecz Zsombor és Gádorfalvi Áron is olimpiai kvalifikációs szinten belül teljesített a december 3-18. között zajló világbajnokságon Perthben.

78 nemzet 1100 vitorlázója töltötte az év utolsó hónapjának első két hetét az ausztráliai Perthben az évad egyik legrangosabb, de mindenesetre az egyik legnagyobb izgalommal várt vitorlás eseményén, az olimpiai osztályok világbajnokságán, melyen egyben kiosztották az első olimpiai indulási jogokat. Mint minden más sportágban, a vitorlásban is az igazi megmérettetés a versenyzők számára az ötkarikás játékok, melyre évekig készülnek a legfelszántabb s legtehetségesebb versenyzők, így természetes, hogy az olimpiai részvételért folyó küzdelmet s a kvalifikációs versenyt – pláne, ha az az első lehetőségül szolgál a 2012-es olimpiára való kijutásra – óriási várakozás, készülődés, s természetesen izgalom előzi meg.

Hazánkból hat hajóosztály – a Laser Standard (Berecz Zsombor, Bakóczy Róbert) és a női Radial (Héjj Viktória), a Finn-dingi (Pál Gaszton, Beliczay Márton, Hirschler Richárd), a férfi és női RSX szörf (Gádorfalvi Áron, Detre Dia, Cholnoky Sára) és Csillaghajó – 11 versenyzője kapta meg a lehetőséget a világbajnokságon való részvételre, s próbálhatott legjobb teljesítményét nyújtva helytállni és indulási jogot szerezni országunknak.

A világbajnokság futamai hat különböző pályán zajlottak. Míg a női Match Race versenyeit védett helyen, a belső kikötő vizein, a többi a nyílt tengeren tűzte ki a rendezőség, ahol a versenyzők az első napok selejtezőfutamain csoportokra osztva küzdöttek egymással, majd az addigi teljesítményük alapján arany, ezüst és bronz csoportra osztották őket, végül az osztályok legeredményesebbjei a tíz hajót felsorakoztató Medal Race, azaz érem-futamon mérkőzhetek meg a végső helyezések felosztásáért.

Számunkra három kiváló, azaz olimpiai indulási jogot érő eredmény született a több mint két hét leforgása alatt, melyek közül az elsőnek már a regatta első felében zajló viadalt követően örülhettünk Detre Dia jóval-



FOTÓ: Richard Langdon



FOTÓ: Alex McKinnon



tábol. Szörfös hölgyünk az ezüst csoportban a 39. helyen zárta a világbajnokságot a 68 főt felsorakoztató mezőnyben, ami a nemzetek sorában a 21. helyezést eredményezte számára, s az ezen a versenyen kiosztásra kerülő utolsó olimpiai indulási joggal ért fel. Másik hölgyversenyzőnk, a kevesebb rutinnal rendelkező Cholnoky Sára a bronz csoportban versenyezve az 55. helyezéig jutott. Az ugyancsak az első héten rajthoz álló finnes versenyzőink és radiális leányunk már nem zárták ilyen sikeresen a világbajnokságot, így nekik még a jövő évi világbajnokságon lesz lehetőségük a szintfutásra. Finneseink közül Pál Gaszton szerepelt legeredményesebben, ám

ő is csupán a mezőny második feléig jutott, s az 54., Beliczay Marci az 58., míg Hirschler Richárd a 69. helyen zárta a világbajnokságot a 72 fős mezőnyben. Héjj Viki a női radiálisok versenyében szintén a mezőny végében versenyzett, s a 102. helyet szerezte meg.

A második héten bizonyíthatott két laseres versenyzőnk, Berecz Zsombi – aki évek óta a világ élmezőnyében versenyez, így titkon reméltük tőle az indulási jogot érő eredmény elérését –, és Bakóczy Robi; az ötödik olimpiájára készülő szörfös Gádorfalvi Áron, valamint a sztáros Martin Viktor – Bezeréti Miklós kettős. Ahogy azt a sok itthonról szurkoló versenyzőtárs, ismerős, barát, rokon remélte, Zsombi és Áron remek teljesítményt nyújtva hozta a formáját, s újabb két indulási jogot vívott ki a magyar csapat számára. Zsombi a legnépesebb, 147 főt számláló Laser Standard mezőnyben magabiztosan jutott be a legjobbakat felsorakoztató arany csoportba, ahol a 39. helyen zárta a viadalt, s teljesítette a kvalifikációs szintet. Áron is hasonlóképpen versenyzett a férfi szörfösök 91 fős mezőnyében, ahol szintén az arany csoportban, a 28. helyen végzett, s magabiztosan szerezte meg belépőjét ötödik olimpiájára. Sztáros kettősünk, Martin Viktor és Bezeréti Miklós a mezőny végén, a 41. helyen fejezte be a világbajnokságot, míg a laseres Bakóczy Robi a bronz csoportba kerülve a 123. helyen végzett.

A 16 nap mérlege három olimpiai részvételi jog, melyet ugyan azok a versenyzőink szereztek meg, akikre leginkább számítottunk is, ám ez mit sem von le remek teljesítményükből – melynek, azt hiszem, bátran állíthatjuk, hogy mi, itthon maradottak rendkívül örültünk –, a többieknek pedig tovább szurkolunk, hogy a következő világbajnokságon további indulási jogot szerezzenek meg hazánknak, s izgulhassunk értük is a 2012-es ötkarikás játékokon.

Eszes Bernadett

Mikulás-kupa két felvonásban

Első menet: Portoroz

Immáron évek, sőt talán évtizedek óta hagyományra vált, hogy leglelkesebb versenyzőink számára a Mikulás nem az otthoni ablakokba kirakott csizmáikba, hanem valamely déli szomszédunk bérelt apartmanjának ablakába hozza a csokikat, finomságokat, esetleg virgácsokat.

Ezen időszakban ugyanis hosszú idő óta rendeznek Mikulás-regattákat déli szomszédainknál, melyet ki is használnak lelkes fiataljaink egy jó téli versenyzési lehetőség reményében. Idén két alkalom is adódott számukra, s az első megmérettetésen, a december 2-3. között megrendezett szlovén regattán már túl is vannak, és a csokik, cukrok elfogyasztása után irány a másik regatta, melyre 8-10. között kerül sor Pulán.

A Portoroz városában megrendezett szlovén Optimist-versenyen hazánk fiai mellett horvát, szlovén, török, olasz, lengyel, cseh és osztrák fiatalok álltak rajthoz a kétnapos viadalon, ahol a mezőnyt korcsoport szerint (serdülő és ifjúsági) két csoportra osztották.

Szombaton 7-12 csomós szélben, kellemes, 14 fokos, kissé ködös időjárásban vitorláztak versenyzőink három, illetve két futam során, míg vasárnap hasonló szélviszonyok között csupán egyetlen érvényes futamot sikerült lebonyolítani, ugyanis a másodikat szélforduló miatt érvényteleníteni kellett. Legeredményesebben ezúttal is Gyapjas Zsombi szerepelt, aki a 60 fős ifjúsági mezőny bronzérmének boldog tulajdonosa lehetett. Erőss Loránd a 18., Roznár Kati a 19., Ziegler Kristóf a 27., Pintér Nikolett a 35., Korchmáros Sári a 37., Hadnagy Zsombor a 41., Odonics Csanád pedig a 48. helyet szerezte meg, míg a serdülők mezőnyében Lászlófy Levente a 10., Héjja Marcell a 17., Lászlófy Ábel a 39. helyen végzett a 81 elrajtolt és 99 nevezett serdülő optimistes között.



Rövidke pihenés, csizma- és cipőpucolás, vélhetően sok megérdemelt édesség elmagyarázása után irány Pula, ahol a következő hétvégén újabb megmérettetés vár fiataljainkra, egy újabb Mikulás-kupán.

Eszes Bernadett



A Portoroz városában megrendezett szlovén Optimist-versenyen hazánk fiai mellett horvát, szlovén, török, olasz, lengyel, cseh és osztrák fiatalok álltak rajthoz

Mikulás-kupa – Pula

Ahogy arról korábban már beszámoltunk, idén két helyszínen is lehetőség nyílt egy kis téli versenyzésre a Mikulás eljövételének időpontja közelében. December első hétvégéjén Portorozban, majd egy héttel később Pulán rendezték meg a Mikulás, azaz Sveti Nikola Kup-ot.

Hazánk leglelkesebb versenyzői évek óta látogatják a pulai regattát, mely 1992-es debütálása óta évről évre egyre több fiatal, szüleiket s edzőiket vonzza cipőpucolás helyett a kisvárosba, hogy tétlen otthoni várakozás helyett a vízen múlassa az időt, s versengjen a legjobbknak járó díjakért a Mikulás megérkezéséig.

Idén ugyan a versenyre pár nappal december 6-a után került sor, mégsem ez a tény volt az, ami a korábbiakhoz képest igencsak megtizedelte a mezőnyt. Az elmúlt évek cudar időjárása – valamint, valljuk be, a nem igazán zökkenőmentes versenyrendezés – miatt idén ugyanis többen választották inkább az otthon melegét, a kandalló ropogó tűzét a vitorlázás helyett, így a 470-esek viadálát ezúttal nem is sikerült megrendezni, s a Laser Standard osztály képviselői is igencsak szegényes részvételt mutattak. A legifjabbak, az optimistek azonban idén is szép számmal álltak rajthoz, noha majd százzal kevesebben, mint a korábbi évek során, de így is 223-an küzdöttek a kupákért. Hazánkat is ebben az osztályban képviselte a legtöbb fiatal, ám Laser 4.7 és Radial-versenyzők is megmérettették magukat a háromnapos regattán, melyen idén enyhe időjárás fogadta a versenyzőket. Nem csupán enyhe idő, hanem gyenge szél is jellemezte a hétvégét, melynek során az első napon még kellemes, 6-12 csomós DNy-i szélben három, majd azt követően egyre gyengülő légmozgásban további egy futamot sikerült lebonyolítani, míg az utolsó napon a teljes szélcsend miatt parton maradt a mezőny. A legkisebbek versenyét idén is csoportokra osztva sikerült lebonyolítani, s igencsak megtizedelte a mezőnyt a szigorított rajtok hada, amikor is a rendezőség több versenyzőket kizárta a futamból, futamokból.

Gyapjas Zsombi a 15., Erőss Lóri a 26. helyig jutott a népes Optimist-mezőnyben,



ami Lóri számára a korosztályos 4. helyezést jelentette, míg Roznár Kati 44. abszolút helyezése a lányok versenyének kilencedik helyét érte. Tóth Levi az 53., Tenke Áron az 59., Pintér Niki a 62. helyezésig jutott, többi versenyzőnk pedig egy vagy több korai rajtos büntetés áldozatául esett, így jó néhány helyet romlott az eredménye, vagy a mezőny második felébe csúszott vissza.

A 62. hajót felsorakoztató Laser 4.7 mezőnyben ezúttal Takács Levente végzett legelőrébb 11. helyezéssel, míg Virág Flóra a 29. (nőiben 7.), Veenstra Jelmer pedig a 45. helyen fejezte be a négyfutamos regattát. Azért ezen a versenyen sem maradtunk érem nélkül: Karé Réka ugyanis az összesített lista 12. helyezését szerezte meg a 42 fős Laser Radial mezőnyben – ám ez az eredmény a női ezüstöt jelentette számára. A regatta befejeztével ezúttal rövid szünetet tartanak fiataljaink, hogy a karácsonyi bejgli elfogyasztását, az ajándékok kicsomagolását követően újra útra keljenek, s versenyezzenek még egy jót az év utolsó napjaiban (a gyerek) pezsgő bontását megelőzően a horvátországi Hvar szigetén.

Eszes Bernadett

A MAORI HAJÓSOK NYOMÁBAN

Uitorlás és kalandok Új-Zélandon

Fidzsi – Új-Zéland, 9 nap non-stop vitorlás

(2011.11.30. – 2011.12.09.)



A Csendes-óceánon most először hagytuk el a trópus, vagyis a passzát-övezetet, ahol a vitorlás általában bőszeles (downwind). Az óceán ezen részén a hajózás nehezebb, mint eddig volt – egy teljesen más műfaj.

A legtöbb jacht a Csendes-óceánon a trópusi övezetet október végén és november elején már elhagyja a ciklonszezon miatt. A vitorlás hajók nagy többsége Új-Zélandra vagy Ausztrália délebbi részére (Bundaberg, vagy még délebbre, Brisbane stb.) hajózik, ami ilyenkor is biztonságos: ciklonok helyett meleg nyár van! Mi a többségtől eltérően nem Tongáról, hanem Fidzsiről indultunk Új-Zéland felé. Az erre a vitorlástúrára készülő hajók várják a megfelelő időjárási körülményeket, és csak akkor indulnak el, amikor semmi gyanús nincs a körzetben. Egy háromnapos időjárás-előrejelzés még pontosnak mondható, de utána bármi történhet.

A hajósok HF (SSB) rádión mindennap beszélnek egymással a közös jachtos Southern Cross neten (8,161MHz), ahol folyamatosan kapnak időjárási előrejelzéseket is. Ezenkívül a Russell Radiót (13,101 MHz) is

hallgatják, ahol pontosabb időjárási információkat kapnak, és ezen a 'maritime neten' követik a hajók mozgását is.

Az ismerős jachtok nagy többsége október végén indult el Tongáról Új-Zélandra, az időjárási előrejelzés semmi gyanúsat nem mutatott. Néhány nappal később azonban egy alacsony nyomású terület alakult ki a környéken, és elindult a hajók felé. 40 csomós alapszél érkezett, a hullámok folyamatosan nőttek, és egy holland 32 lábás monohull megfeküdt (knock down). Az árboca és állókötélzete nem sérült, viszont a nagyvitorlája elszakadt. Amikor Új-Zélandra vitorlázunk, akkor az út tervezése (passage plan) során átlagosan egy viharral mindenképp számolni kell.

Június és szeptember között azonban a viharok valószínűsége sokkal magasabb, és az erejük is nagyobb. Az Új-Zéland környékén előforduló hirtelen viharokat a helyiek 'weather bomb'-nak nevezik. Mind közül a legemlékezetesebb az 1994-es 'Queens Birthday weather bomb' volt. Új-Zélandról Tongára pont ekkor vitorlázott fel az Új-Zéland – Tonga Rally túra vitorlásverseny. A 90 csomós alapszél és a nyílt óceánon 12 méteresre megnőtt hullámok miatt hét hajó süllyedt el, 21 embert mentettek ki a vízből, és 3 ember vesztette életét. 250 000 km² vízen történt





a légi keresés öt napig. Igazán tanulságos az erről megjelent könyv is, a címe: Rescue in the Pacific: A True Story of Disaster and Survival in a Force 12 Storm. Az óceán ezen részén a vitorlázást komolyan kell venni, és alaposan fel kell készülni viharokra is!

A Fidzsi – Új-Zéland szakaszt már két alkalommal lehajóztam viharos körülmények között 2008-ban. Az idei volt a harmadik, és összességében a legkellemebb: értsd nem volt viharunk. Az 1147 tengeri mérföldet 8 nap 21 óra és 30 perc alatt tettük meg, javarészt jó időben. Átlagban kifújít Bf.4-5ös szelek voltak, és csupán az első 24 órában volt igazán erős, amikor Bf.7-es szelünk. Az egész út alatt csupán egy alkalommal, a második napon láttunk egy hajót – hát erre igazán nincs nagy forgalom.

Ahogy elhagytuk a trópuszt, hűlni kezdett az idő. Amikor megérkeztünk Új-Zélandra, Opuia városába (Bay of Islands) december 9-én reggel, már csak 20 fok volt – Fidzsiről még 30 fokban indultunk el. Nagy váltás egy év trópusi vitorlázás után 20-21 fokban hajózni!

Bay of Islands, az új-zélandi vitorlásparadicsom

A Bay of Islands vitorlasközpontja Opuia. Az itteni marina 250 férőhelyes (15 euró/nap), ezenkívül még több mint 50 bóját lehet bérelni rövid vagy hosszú távra.

A marina területén található az Opuia Cruising Yacht Club, akik hetente rendeznek túravversenyeket a környéken. Az egyik legnépszerűbb hajóosztályuk az Elliott 5.9, de néhány speciális versenyhajó is előfordul. A marina környékén több kis öböl vár, ahol biztonságosan lehet horgonyozni is. Több mint ezer jacht lehet a környéken!

A Bay of Islands nevét Cook kapitány adta 1769-ben. A név jelzi, hogy nagyon sok kis sziget található itt. Egy részük magántulajdonban van, de a tulajdonos általában megengedi, hogy a jachtos a gyalogtúra-útvonalon bejárja a területét. Az időjárás itt általában melegebb, naposabb, és kevesebb az eső, összehasonlítva Új-Zéland többi részével – ezért is kedvelt a jachtosok körében a 'szigetek öble'.

Több érdekes 'látvány' is található az öbölben.



Az egyik fő látványosság a Cape Brett, ahol több kis sziget fekszik, köztük a Motukokako is. A sziget fősíkláján van egy hatalmas lyuk, amin át is lehet dingizni – nagyon gyakran delfinek kíséretében! Amikor mi vitorlázunk itt, igen szeles volt az idő, így inkább nem dingiztünk.

A közelben lévő Pig Gully sziget tabu, ami azt jelenti, hogy itt nem lehet kikötni! Ha mégis megteszi valaki, utána a rossz szellem kíséri és szerencsétlenség éri – legalábbis a maori legenda szerint.

Innen dél felé haladva több nagyon védett kis öböl található, amik ajánlott horgonyzóhelyek is. Az első a Deep Water Cove, a neve nem

alaptalanul mély öböl: nagy részén 30 méteres a mélység. A part közelében azért lehet találni 7 méteres mélységet is, ahol már kényelmes a horgonyzás. A következő öblök: Whakapae Bay, Karerarera Bay és Oke Bay. Itt szinte minden öbölben található iható forrásvíz vagy patak is. Apálykor a helyiek és a jachtosok gyakran az iszapból ássák ki a kagylókat. A recept nagyon egyszerű, és vacsorának tökéletes. Egy kis horgászással kiegészítve önfenntartó lehet a hajó! Mi két kisebb közeli helyen horgonyoztunk: Parekura és Waipiro erős szél esetén is védett öbleiben.

A következő állomás az Urupukapuka, ami a legnagyobb sziget a Bay of Islandson. Ezen a szigeten engedélyezett a szabad kempingezés is, és az öblök egy részén homokos strand található: ideális hely elvonulni a világtól akár több napra is!



Sznorkerezni csak ruhában lehet, mert a víz azért még hideg. Főleg nekem, miután egy évig csak a trópuson merültem. A víz alatti élővilág nagyon gazdag, úgyhogy megéri egy kicsit fájni érte!

A közeli Okahu és Waewaetoria szigetek védett területek. Meg lehet látogatni és meg is éri, mert csodálatos homokos strandjaik vannak. A helyiek nagyon vigyáznak a környezetükre, itt minden nagyon tiszta és rendezett.

Nem minden szigeten vannak jó és védett horgonyzóhelyek, de a térkép és a hajózási útmutató alapján még viharos szél esetén is könnyen lehet találni megfelelő helyet.

A szigetekhez közel, a szárazföldön helyezkedik el Rawhiti öble, ahol egy maori falu is található. Az itteni őslakosok nagyon elzártan élnek, és csak az utóbbi időben építettek utat Russelhez. Russel egy kisváros a Bay Of Islands szívében, ez volt az első – a 19. század elején létrehozott – angol gyarmati falu.

A közeli Te Hue öböl arról híres, hogy 1772-ben a helyi maori harcosok itt ölték meg a francia Marion du Fresne legénységének egy részét. A franciák partra szálltak egy tabu partrészen, ahova tilos belépni. A maoriknak meg kellett ölniük őket a törvényeik alapján.

A Russel-öböl a Bay Of Islands központi helyén található, ajánlott és jó horgonyzóhely.

Több kis szigetet is érdemes még meglátogatni a környéken: Motukiekie, Moturoa és Motuarohia. Ez utóbbi arról is híres, hogy 1769-ben Cook kapitány itt lépett először partra. Az öböl angol neve Cook, de a maorik Otarepo öbölnek hívják. Itt mindennek van egy eredeti angol és egy helyi, maori neve. Mi követtük Cook kapitányt, és alaposan bejártuk. Más hajó vagy turista nem is volt rajtunk kívül, miénk volt az egész sziget!

Nagyon érdekes továbbá Kerikeri öbölben a horgonyzás, közel a kisvárosához. Innen a folyóba fel lehet dingizni több mérföldön keresztül – az erős áramlás miatt kalandos a hajózás. Kerikeri öböl bejáratában két apró kis sziget is található. A szebb és híresebb az Aroha, ahol a kiwik és más ritka madarak is élnek. Szép és csöndes kis sziget, ahol az érintetlen természetet élvezhetjük.

A Bay Of Islands csodálatos élővilága

Érkezésünkkor egy palackorrú delfin követett és vezetett be az öbölbe. Nem szokatlan ez egyáltalán: a turistáknak egész évben szerveznek delfinmegfigyelő és delfinnel együtt úszó túrákat. Delfineken kívül gyakran lehet látni bálnákat, orcát (gyilkos bálnát), fókákat és pingvineket is.

Nagyon könnyű itt halat fogni, mert az öböl és az óceán a környéken tele van, ezért is népszerű a game fishing hajók körében a Bay of Islands.

Aktuális vitorlástúráink:

2012. január 6. – január 22. Új-zélandi vitorlázás (2 hét), kezdőknek is ajánlott (Auckland és Bay of Islands között)

2012. január 23. – február 15. Új-Zéland, Auckland – Ausztrália, Sydney (3 hét), tapasztalt vitorlázóknak ajánlott.

2012-es terveink kicsit bizonytalanok még. Szeretnék nyáron az Adrián és a Földközi-tengeren is vitorlázni. Ki tudja?

Folyamatosan követhetőek vagyunk a www.meder.hu weboldalon és a Facebookon a 'Pacific Ocean Sailing' oldalon keresztül.

Békét és Szelet!

Méder Áron

Opua, Új-Zéland

www.meder.hu, aron@meder.hu

OCEAN SAILING

ÖRÖKIFJU

Rendhagyó újságcikk a Sudár Regatta huszonötödik születésnapjára

Idén ünnepli 25 éves születésnapját a Sudár Regatta, a méltán egyik legnépszerűbb magyar gyártmányú vitorláshajó-típus. Persze ő sem regattaként kezdte a pályafutását, a Regatta-változat egyfajta evolúció szülötte: volt ott egyszerű Sudár, Sudár II, Sudár Komfort, Sudár Sport és még ki tudja mennyi, akár még két árboccal rendelkező kétkajütős változat is.

Aki a konkrét tényekre, időpontokra és egyéb érdekes részletekre kíváncsi a negyedszázados hajótörténelemből, az olvassa el a Hajó magazin cikksorozatát a 2005. január, február és márciusi számában, amelyet Scholtz Imrével készítettek a hajó húszéves megjelenése okán. A cikksorozat egyébként elérhető a Sudár Regatta honlapján is, a www.sudarragatta.hu oldalon.

Jómagam is egy evolúciós folyamat eredményeképpen jutottam el oda, hogy Sudár Regattám legyen. Ezt szeretném most megosztani veletek, hogy megismerjétek a Hajót egy kicsit más szemszögből is, mint ahogy azt a Balatonon megszoktátok.

Később kezdtem a vitorlázást, kimaradtam a Sudár „aranyéveiből” a nyolcvanas évek végén és kilencvenes évek elején. Sokan akkoriban azért választották ezt a hajótípust, mert hatalmas előrelépést jelentett az akkor elérhető Balaton és egyéb magyar típusokhoz képest, s az idő tájt egy külföldi hajó behozatala csak egy nagyon szűk rétegnek adatott meg. Egyszerűen három évvel ezelőtt nem egy „divathajót” vettem, de mégis számos szempontot megfontolva végül ennél a hajótípusnál kötöttem ki.

Sokáig vágyódtam a vitorlázásra felnőttkoromban, de sem elég pénzem, sem elég tudásom – de ami a legfontosabb, elég bátorságom sem volt ahhoz, hogy hajóvásárlásba fogjak. Egy gyerekkori barátommal fogtunk össze végül, aki akkorra már látott vitorlás hajót közelről.

Egyszerűen az állomagasság majdnem az egyik legfontosabb paraméter volt a hajó kiválasztása során. Végül egy Balaton 31 megvásárlása mellett döntöttünk. Korához képest nem volt rossz hajó, tágas is volt, meg végre dolgozni is lehetett rajta bőven – mert azért sajnos annyira mégsem volt jó állapotban.

Aztán hamar rájöttem, hogy a konyhánál, a be-



épített WC-nél és az állomásgasságnál sokkal fontosabb a vitorlázóképesség. És arra is rájöttem, hogy más típusú és felépítésű hajó kell a tengeri, és más a balatoni hajózáshoz.

A mi kis tengerünkön, főleg manapság, majdnem csak kétféle „üzemállapot” van: vagy ordító szélorkán, vagy – itt hölgy olvasóinktól elnézést kell kérjek – fingnyi kis „balatoni szél”. A B31 – és itt most nem a harmincéves műszaki színvonalról beszélek – tényleg nagyon jól bírta a szelet, hisz’ honfitársaink sem véletlenül választották földkerüléshez ezt a típust. Hanem aztán ebben az ominózus f.-nyi kis szélben... Meg sem moccan szegény. És itt most el kell mondjam kedves Olvasóinknak, hogy ezzel manapság igen sok korszerű, a mi kikötői zsargonunkban egyszerűen csak Möbelwagennek becézett hajó így van, legyen az akármilyen neves gyártó akármilyen drága hajója – igen kedvező belmagassággal.

Nézegetni kezdtem a hajókat. Persze volt olyan szerencsém, hogy gyermekkori barátommal tökéletes békében és anyagi megelégedettség közepette szét tudtunk válni. Egy szép hajót szerettem volna, egy jó formájút. Természetesen nem túlzottan sportosat, síklótestű hajó meg sem fordult a fejemben. Nem voltak, s egyelőre nem is lesznek olyan nagy ambícióim, hogy nagy versenyző akarék lenni; sajnos van bőven elég adrenalin a hétköznapjaimban, a munkámban. De azért ha egy csipetnyi mégiscsak akad, akkor alkalomadtán, amikor néha-néha egy jó társaság gyűlik össze, egy-egy versenyen azért el lehet Sudárral is indulni – azért mégiscsak ez a legnépesebb osztályhajó-mezőny...

Hafi barátom rá akart beszélni különböző - természetesen csak is szigorúan skandináv vonalvezetésű – hajókra. Öreg haverommal azért az ízlésünk megegyezik, persze neki könnyű, ő nyugdíjas, megengedhet magának annyi luxust, hogy faépítésű hajója legyen (E30)! Nálam, akármennyire is szeretem ezeket a gyönyörűségeket, egyelőre szóba sem jöhetnek. Egyszerűen nincs annyi időm, mint amennyit ezeknek a hajóknak a karbantartására fordítani kell. Ahhoz meg szintén nem voltam elég merész, hogy Finnországból, Svédországból hozzak be húsz-harminc éves műanyag hajót. Akármilyen szépek is, mint például a Seniorita Helmsmann, amely 30 éves korára is nagyon jó tulajdonságokkal rendelkező hajó. Ja, és még ma is hófehér a gélállománya...

Egyre inkább a Sudár irányába mentem. Az is igen fontos szempont volt részemről, hogy egy olyan hajó tulajdonosa legyek, „akinek” ismerem a gyártóját, műhelyét, alkalmazottait, jó a kapcsolat vele, bármikor utolérhető, számon kérhető – és, ez sem utolsó szempont: magyar.

Azonban Sudarat használtan megvenni nem könnyű feladat. Nem akartam húszéves hajót venni, a B31-ből és a közben gyűjtögetettből közben összegyűlt egy kis pénzmagom, tehát egy maximum három-négy éves hajót céloztam meg. Nem sikerült. Fél évig hirdetem, hogy Sudarat vennék. Sudár Regatta ritkán eladó, nekem akkoriban fél év hirdetés is kevésnek bizonyult, hogy olyat vegyek, amilyet elképzeltem magamnak.

Közben Scholtz Imrével egyre többet beszélgettünk...



És végül meg is egyeztünk. Így lett a Sudár a FénySudár. Ez lett az új hajó neve 2009 tavaszán. Azóta sem bántam meg, nem akarom lecserélni, nagyobb hajóról nem is álmodom. Ha meg végképp magas szintű adrenalinra van szükség, akkor pedig ott a Sikkó, a magyar ember Lézere.

Sőt, a jelenlegi balatoni viszonyokat ismerve, a hajó 1 méter 40-es merülése is lassan felértékelődni látszik.

Nem egy modern hajó, de cserébe szép. Bár ízlésről vitatkozni nem lehet, de úgy gondolom, hogy a Sudár igazán szép vonalvezetésű, északi stílusú hajó, amely azért a mai viszonyok között is megállja a helyét. Sok gyártó nem győz olcsósítani, egyszerűsíteni. Vegyük csak a kíl példáját. A Sudáron a kíl ólomból készült, nem pedig a könnyen rozsdásodó, de olcsó öntöttvasból. Az ólomkíl pedig laminált tokban helyezkedik el. Félreértés ne essék: nem a már kész ólomkíl van utólag belaminálva, hanem az ólomkílt helyezik bele és ragasztják be egy előre gyártott üvegszál poliszter tokba. Hermetikusan. Örökre vasalva.

Az árboc és a baum a legjobb minőségű Z-Spar, minden veret Ronstan, a belső bútorzat, és persze az egész hajó pedig első osztályú minőség. Rosszindulattal sem találni hibát rajta.

Na jó, kisebb hibák azért előfordulnak. Viszont azokat Scholtz Imrénék egy-két telefon után azonnal orvosolják. Nem kell könyörögni, sem vitatkozni. Persze ezek azért tényleg csak kisebb dolgok; el lehet képzelni, a kétszázadik Sudár után már elég kiforrott a konstrukció.

A Sudár nem egy rohanógép, már ami a menetteljesítményt illeti.

Két tulajdonsága azonban kiemelendő: igen kis szélben is hamar megindul. Egyes alá szélben könnyedén megy a három csomó. Igaz, ez hurrikánban sem megy 6, 6,5 csomó fölé. A másik kiemelkedő tulajdonsága a stabilitás: gyakorlatilag bármekkora szélben vitorlázható; a V alakú test miatt hamar megdől, de utána rettentő stabil marad: versenyzők, ahol legalább hárman vannak a hajón, sohasem reffelnek. Legalábbis 6-os szélíg nem. Én 90 százalékban egyedül szoktam vitorlázni, mind a 75 kilommal, ezért nekem az élet azért nem ilyen egyszerű, de szerencsére a hajó stabilan kormányozható mind csak génuával, mind csak grósszal. Viharközeli szelekben betekerem a génuát és egy szál reffelt grósszal vidáman tudok még szöveget menni is, szél ellen.

Amellett, hogy a családdal, két gyerekkel szoktunk túrázni is, a hajót csak daysailernek használom. Nem hiányzik a WC, mosogató, zuhanyzó. Van egy kis nyaralónk a Balatonon, ott mindez megvan kényelmesen - és a kedves nejem legnagyobb öröme a legnagyobb szélben sem dől. Amikor meg túrázunk, minden

kikötőben ott a zuhanyzó, melegvíz, WC, satöbbi. Nem vonszoljuk magunkkal őket, mintha az ember egy lakókocsit vontatna. Itt a Balatonon más a helyzet, mint a tengeren, ott az ember a hajón lakik, muszáj, hogy mindezen javak rendelkezésre álljanak.

A FénySudárral az elmúlt három évadban 1535 tengeri mérföldet hajóztam, ami kb. 2800 km-nek felel meg. Amikor a 8MOD-k, Melges 24-ek és társaik elhúznak mellettem, nem vagyok boldogtalan. Mindennek megvan az ára, valamilyen kompromisszumot kénytelen kötni az emberfia. Mindent nem lehet: stabil is legyen, meg menjen is, mindezt szinte nulla merüléssel, de viszont állomágassággal és jégszekerénnyel, sajnos ez nem megy.

Mindenki válasszon a saját legjobb belátása szerint. Azokat is teljes mértékben meg tudom érteni, akiknek nincs a Balatonon nyaralójuk, ezért olyan hajót választanak, amelyben lakni is lehet. Igaz, ezen érvelés ellen manapság egyre több érv szól – sajnos. Az ingatlanárak annyira lementek a Balatonon, hogy egy új, középkategóriás 31-32 lábás hajó árából már egy kis nyaralót és egy igazi vitorlás hajót is lehet venni. És azokat is megértem, akiknek az unalmas hétköznapi után KELL az adrenalin, akik vágyanak a rohanás, a sebesség után.

Számomra pedig az jelenti a tökéletes megnyugvást, amikor egy fárasztó nap vagy hét után kimegyek a vízre – egyedül – és csak a hullámokat, a vizet, a madarakat, a tájat nézem. Ilyenkor csak mi vagyunk ketten: a Jóisten – a természet –, meg én. Senki más. Erre a feladatára a Sudárnál jobb hajó nem létezik.

Andrásy Zsolt



KARBANTARTÁS

Vitorla-felújítás?

A vitorlások legfőbb alkatrésze a vitorla. Mégis sokszor ezzel foglalkozunk a legkevesebbet. Pedig ha fel lehet újítani a hajótestet, a fedélzetet, a motort, miért ne lehetne felújítani a vitorlákat is?

Sok hajós arra sem veszi a fáradságot, hogy télire levegye a vitorlákat. A UV-védő csík alá, vagy a lazyjackbe itt-ott befolyik a víz, ami aztán megfagy. Melegebb napokon felenged, majd éjszaka ismét megfagy, és ez így megy tavaszig. Könnyű belátni, hogy nagyban növelhető az élettartam, ha télen száraz, naptól védett helyen tároljuk a vászszakat.

Ha pedig már levettük, gondoskodhatunk arról is, hogy a következő szezonban se legyen velük probléma.

Minden vitorlán vannak olyan pontok, amik az átlagosnál nagyobb igénybevételnek vannak kitéve.

Hozzáérnek a szálinghoz, valamelyik vant-nihoz, vagy dörzsölődnek egyik-másik kötéltelhez. A latnizsákok környéke a nagyvitorlán szintén sérülékeny, hiszen nagyobb az igénybevétel ott, ahol varrás van a vitorla anyagában. A cérna, még ha speciális UV-álló anyagból is van, nem bírja úgy a szél és a nap erejét, mint maga a vászon.

A legtöbb vitorlán műanyag alkatrészek is vannak, amik szintén rövidebb élettartamúak, mint a vitorla anyaga. A trimmszinórok rögzítése, a vitorlában lévő ablakok gyakran sérülhetnek.

Ilyenkor aztán kiszakad az elvékonyodott anyag, elenged a varrás, végigreped az ablak, eltörik a trimmszinór műanyag ellendarabja. Hajlamosak vagyunk azt mondani, hogy öreg vitorla, nem lehet már mit kezdeni vele. Pedig ez nem teljesen igaz. A vitorla épp olyan karbantartást igényel, mint a hajónk többi része. Érdemes a szezon végén szakértő kezekre bízni. A műanyag alkatrészek cserélhetőek,



a varrások átvarrhatóak, az apróbb szakadások, anyagelvékonyodások pedig megfoltozhatóak. Ha időben gondolunk a vitorla átvizsgálására, megelőzhetjük a nagyobb bajt.

Talán már a legtöbb hajóssal előfordult, hogy amikor végre jött egy kicsit frissebb szél, és igazán élvezet lett volna a vitorlázás, akkor engedett el a varrás a vitorlában. Ilyenkor pedig gyakran nagyobb a sérülés, hiszen ha elindul egy szakadás, meg sem áll a baumig vagy a vorstagig. Az ilyen vitorla pedig már soha-

sem lesz a régi. Javítása jóval nehezebb, hiszen profílija megváltozik, a javítás költségeiről nem is beszélve.

Tavasszal van elég tennivaló, érdemes ezért előre dolgozni, és amit lehet, már a télen megcsináltatni a hajó körül, hogy amint enged a jég szorítása és melegebbre fordul az idő, már ne kelljen a vitorlával szaladgálni. (x)

Vitorla-felújítás garanciával:
www.vitorlakészítés.hu

Egy bukott nő emlékiratai II.

ÚJABB BUKÓFORDULÓ KEDVTELEÉSŐL

Az előző rész tartalmából...

2011. szeptember vége, forró csütörtöki nap, hősieles küzdelemben csatát vesztek az elméleti vizsgán, elvérzek a teszten, de helytálló a szóbelin, és levonom a következtetést, hogy nem a HSZ-t kell tanulnom, hanem a tesztírást. A következő csatára már így készülök...

A folytatás

2011. október vége, reggel 9 óra, 7-8 fok, esik az eső, másodfokú viharjelzés van. Ülök a kikötő bárjában, ideges vagyok, sőt mi több, kicsit félek is, amit még sosem tettem egy vizsga előtt sem, és azon gondolkodom, hogy miért volt erre szükségem, mi a fenének kellett belevágnom ebben a vitorlás marhaságba. Hajnalban keltem, hogy időben ott legyek, ahol kell, huszadmagammal várom a vizsgabiztosokat, akik jó 20 perc késéssel érkeznek meg, valami köszönésfélet mormolva a bajszuk alatt besurrannak a vizsgaterembe. Egy „elnézést” már nem fért bele. Ha én késtem volna 5 percnél többet, akkor megbuktam volna. De hát a vizsgáztató nem tud elkésni, csak megérkezni. Végre bebocsátást nyerünk a terembe és elkezdjük. Úgy hallgatom a gondos tájékoztatást, hogy hogyan ikszelhetek, milyen színű tollat használhatok és hányat pisloghatok, mint a repülőgépekről oly jól ismert biztonsági bemutatót az oxigénmaszk használatáról – szívem szerint távoznék is a vészkijáraton, de maradok és harcolok. Villámgyorsan töltöm ki a tesztet, hiába, gyakoroltam. Aztán megint a bárban várom a többiekkel együtt az eredményt. Ideges vagyok, úgy érzem, sikerült, de nem tudom, a vizsgabiztosok viszont nem gondolják úgy, hogy tudnom kéne, leüzennek, hogy hamarosan kezdik a szóbelit, készüljön az első néhány ember. Az előző alkalommal a teszt után az akkori vizsgáztatók korrektül nekiálltak a javításnak, amint mindenki elkészült, és rögtön közölték is az eredményt. Ficáncolok, végül összegyűjtöm a bátorságom és megkérdezem, hogy megtudhatnám-e az eredményt, mert ha megbuktam, már itt sem vagyok. OK, de várjak az ajtó előtt a folyosón, mint egy kéregető a koszos cipőjében, akit nem akarnak beengedni, amíg valami alamizsnát szednek össze neki. 10 perc múlva résnyre nyílik az ajtó és kiszólnak, hogy sikerült. Fel sem merem vetni, hogy szívesen megnézném, nem akarom feszíteni a húrt a mosolytalan palinál, mert még hátravan a gyakorlati vizsga. Hárman vagyunk csajok, ebből az egyik már a teszt végeztével enyhe csapkodással összepakolja a cuccait és a sírás határán távozik. Kérdésünkre elmondja, hogy megbukott. Meg tudom érteni az elkeseredését, mert már az előző vizsgán is találkoztam vele és már akkor sem először járt ott. Végre elkezdődnek a szóbelik. Csigalassúság-



gal telik az idő. Mivel ezt már korábban abszolváltam, csendben meditállok, rákészülve a gyakorlati vizsga megpróbáltatásaira. Aki nem erőszakoskodta ki a teszt eredményét, az idegbeteggen várja a sorát, fogalma sincs, hogy sikerült-e. A legpechesebb délután 3-ig várt rá, hogy megtudja azt, hogy akár már délelőtt haza is mehetett volna. Nem értem, miért kell feleslegesen idegesíteni az embereket, miért nincs a vizsgáztatásnak valami felhasználóbarát módszertana, végül is ez is csak valami szolgáltatásféle, ha nem tévedek. Közben a másik hölgy is sírva jön ki a szóbeliről és könnyek között távozik, nem az öröm könnyeinek tűnt a dolog. Egyedül maradtam a sok férfi között. Közben, az időjárás ismeretében, egyre többet latolgatjuk a kérdést, hogy lesz-e gyakorlati vizsga vagy sem. A kérdést felteszszük az időnként az anyagcsere kényszerítő ereje okán felbukkanó vizsgabiztosoknak, akik vagy kitérnek a válasz elől, vagy olyasmiket mondanak, hogy ha nem esik, lesz vizsga. Szóval várunk és várunk. Közben hol esik, hol nem, hol erősödik a szél, hol gyengül, de a másodfokú viharjelzés folyamatos. A feszültség tapintható, mindenki ideges, folyamatosan bizonytalanságban tart minket a két vizsgabiztos, akik élet-halál uraként csöpögtenek pár szavas mondanivalójukat. Nagyon komoly tudásról tesznek bizonyosságot, ami a lelki hadviselés és a nyomásgyakorlás fortélyait illeti, pedig ezzel a tudással a rendőrségnél, hírszerzésnél vagy a katonaságnál többre mennének, nem vizsgabiztosként kéne ezt kamatoztatni. Végül délután 3 körül vége van a szóbeliknek és előjönnek a vizsgáztatók. Nagy szemekkel nézünk rájuk, várjuk, hogy hogyan tovább. A nyomás nem enyhül. Egy cigire rágyújtva kínos lassúság-

gal kísértálnak a mólóra és vissza, mondván, hogy megnézik, mi a helyzet. Nekem minden idegbajom ellenére a lábamban van a bugi, vizsgázni szeretnék, hogy túl legyek már végre ezen az egész rémálmon. Másodfokú viharjelzés van ugyan, de a szél nem vészesen erős, úgy gondolom, ezzel meg lehet birkózni, csak már csináljuk és legyünk túl rajta. Mikor visszaérnek az urak a sétából, akkor sem jönnek be hozzánk, hanem beküldik az egyik oktatót, hogy szavazzuk meg, hogy vizsgázunk-e gyakorlatból vagy sem, de jól gondoljuk át, mert vagy mindenki vizsgázik, vagy senki, aki pedig a vizsga melletti döntés esetén mégsem ül hajóba, az helyből megbukik. No, a vizsga eddig sem volt egy leányálom, de innentől kezdve viszont



már a jogszerűsége is aggályos. Úgy tudom, hogy viharjelzés esetén minden vizsgázó egyéni döntése, hogy vállalja-e vagy sem és szó sincs kollektív – kényszerítő erejű – döntésről. Minden dühöm ellenére még mindig a vizsga mellett szavazok, mert meg akarom csinálni. Kimegy az oktató és közli a döntést az ajtó előtt cigiző urakkal. Látszik rajtuk, hogy nem örülnek a helyzetnek. Egyikük öltönyben, ballonkabátban, másikuk farmerben és irhakabátban van, én sem szívesen vizsgáztatnék így 7 fokban, esőben. Nyomatékosan, szépen lassan elmondják, hogy nem túl kedvező az idő a vizsgához, ezért ők azt javasolják, hogy gondoljuk át a dolgot és inkább halaszszunk. Mi kitartunk, sőt a két jelen lévő oktató is tüzezi a csapatot, hogy csak menjünk. Erre újabb figyelmeztetés érkezik, még konkrétan fejezik ki magukat a vizsgáztatók, és elmondják, hogy szerintük a csapat fele meg fog bukni motorosból, ha most kimegyünk, de a vitorlázásnál még rosszabb lesz a helyzet, ott jó, ha egy-két ember fog sikeresen vizsgázni, a többi mind megbukik, szóval gondoljuk meg. Az oktatók nem tángítanak, nekem viszont kezd derengeni, hogy itt bizony nem akarnak vizsgáztatni. Nem akarásnak pedig általában nyögés a vége, szóval ideje lenne visszavonulnunk. Ez lassan másnak is leesik, és végül új szavazás, új döntés: a vitorlás vizsgát elhalasztjuk, de a motoros vizsgáról nem mondanak le a többiek. A két oktató is erőlteti a dolgot, pedig a vizsgáztatók elég világosan tudtukra adták, hogy ha már kint kell fagyoskodniuk, minimum a csapat fele meg fog bukni. Klasszikus prejudikáció, értelmetlen az ellenállás, próbálok is a többiek józan eszére hatni, hogy mondjanak le a motoros vizsgáról is, mert hát a csapat fele bukni fog, mint

volt szerencsénk megtudni az előrejelzésből, ráadásul, ha a vitorlás vizsga miatt úgymint mindenkinek újra el kell jönnie vizsgázni, hagyjuk hát az egészet és jöjünk vissza egy békésebb időben. Nem sikerül az érveimet elfogadtatni, és a csapat többsége ismét megsza- vazza a motoros vizsgát. Ez a kényszer ugyan jogtechnikailag nincs kellően körülbástyázva, de mit lehet tenni: ilyen a magyar virtus. No, akkor öltözés és gyerünk. Esik, erős szél fúj, hideg van, továbbra is másodfokú a viharjelzés. Kivonulunk néma csendben a mólóra, és szépen díszsorfalat állunk a villanymotoros előtt. Az Armageddon film jut eszembe. Olyan komoran állunk ott, mintha legalábbis az lenne a kérdés, hogy melyikünk vállalja magára a nemes feladatot,

hogy a Föld megmentése érdekében életét feláldozva felrob- bantja a másképp nem működő bombát. Nincs is nagy tolongás, amikor az első két embert kéri a hajóba. Mindenki némán bámulja a lábát és reméli, hogy valaki más majd kilép a sorból. De senki nem mozdul, kezd a dolog neveltségessé válni, a sok bátor pasi ott lapít, pedig pár perccel korábban még harcosan a vizs-

ga mellett kardoskodtak. Sürgetnek a vizsgabiztosok, aztán végül is név szerint szólítanak két embert és így elindul a vizsga. A próbálkozók állati bénák, majd lebontják a stéget, lesújtva szállnak ki, jöhet a következő adag. Ez a csapat kimegy a kikötő bejárata elé a totál szélbe, a lötykölődő, kómólóról visszaverődő hullámos nyílt vízre. Ott nem látjuk, mi történik, de tizenperc múlva gyászos arccal visszatérnek és jöhet az újabb csapat. Akiiket látok, mind rettentő ügyetlenek, iszonyat ideges mindenki és irtatlan tempóban döngö- nek a kikötőben is, minden közeli hajó veszélyben van tőlük. Végül az utolsó csapattal én is hajóra szállok, bár alig férek már fel: három vizsgázó, két vizsgabiztos és két oktató tolong a kis motoros lélekvesztőn. Tapintani lehet a feszültséget, mindenki idegbeteg már a légkörtől. Az első srác belerongyolt volna a mögöttünk álló hajóba, ha az oktató nem kiált rá. Figyelmeztetés jön, hogy egy szót se többet, különben bukta van. OK, akkor indulás ki a nyílt vízre, a kikötő bejárata elé. Telibe kapjuk a szelet, úgy fújja a magas építésű pillékönnyű kis hajót, mintha papírcsónak lenne. Az első srác kész, csere. Még a gázkart sem teszi üresbe, megy a hajó, közben némi lökdösődés keretében sikerül helyet cserélni a másikkal. Vízből mentés, nem jön össze, mert hátszélben ért oda és az nem jó. Én jövök, csere, de gyorsan-gyorsan, nem érünk rá, biztosan fázunk. Elengedi a gázkart, megint nincs üresben a hajó, csak úgy megy valamerre, amíg végre a kormányhoz tudok jutni. Az előző mentésből a vízben maradt a patkó, no akkor most én mentsem ki. Közben az erős szélben hajó és patkó annyira a kómólóra sodródik, hogy már veszélyes lenne az előírásnak megfelelő mentés. Az egyik okta-

tó szedje ki a patkót! Megint lökdösődés, zsörtölődés, hogy mi tart már ilyen sokáig, elférni nem lehet, úgy állunk, mint a halak a konzervdobozban. Visszakapom a kormányt és kicsit odébb megyünk, hogy legyen hely a mentéshez. Bedobják a patkót, közben kérdegetnek, hogy hogy hívnak, meg ilyesmi, nem érzem úgy, hogy beszélgetni szeretnék. A kezem ráfagy a rozsdamentes acélra, lila a szám és az idegtől a nevem is alig bírom kinyögni, bárhol szívesebben lennék a világon, mint abban a hajóban. No de már nincs más hátra, mint előre. Megcsinálom a mentést, de nem elégedettek, mert szerintük háromnegyed szélben szedtem ki a patkót és nem negyed szélben, bukta. Biztos igazuk lehetett, de bevallom, a kormányállásból a szélvédő mögül sok mindent meg tudtam állapítani, de azt, hogy a móló közelében forgoló szél éppen milyen irányú, azt a legkevésbé. Azt hiszem, ha valaha kell majd vízből mentenem, nem fogja a szerencsétlen a szememre vetni, hogy háromnegyed szélben szedtem ki. De nem is értem, hogy motorosnál miért életbevágó ez a dolog. Nem ütöttem el, nem daráltam fel a hajócsavarral, nem fújta rá a hajót a szél, gyönyörűen ki lett emelve a másodfokú viharjelzésben. Sajnos tőlem másfél óra sík vízen totál szélcsendben való gyakorlás után, amit ráadásul a vizsga előtt két hónappal volt szerencsém megszerezni, ennyi tellett, ebben a mestersegesen gerjesztett gusztustalan idegbajban, köszönhetően ennek a két hatalmától megrészegült, fázósan bosszús, rosszkedvű fickónak. Állunk a bárban és felolvassák a csöppet sem meglepő eredményeket: megfelelt, megbukott, megfelelt, megbukott... Hiába, be-

jött a jóslat. Az ígélet szép szó, ezek be is tartották! A mellettem álló srác keserűen jegyzi meg, hogy ő kedvtelési célú hajóvezetésre jött, de mintha ez már nem az lenne.

Sajnos ez az egész hajós vizsgáztatás olyan nagyon kisstíliú. Érződik a klasszikus portás-effektus, amikor a felkent ajtónálló fontosságadata végre alanyt talál, akin kiélheti hatalmi vágyait. Kár, hogy ilyen egobajnokok kezébe ekkora hatalmat ad ez az elfuserált vizsgarendszer. Ehhez még hozzájön, hogy az oktatók sem merik szóvá tenni a méltatlan és meggyőződéses szerint jogtalan szavazósdival kikényszerített vizsgakötelezettséget, mert ők is tartanak a vizsgabiztosoktól.

Nem adom fel, jövőre újra megpróbálom, remélem, tavaszig sikerül újra kedvteléseként gondolni a hajózásra. Már tudom: ahhoz, hogy a tanfolyamon megszerzett gyakorlati tapasztalattal le tudjak vizsgázni, a tudás mellett a megfelelő időjárásnak és a vizsgáztatók jóindulatának is egybe kell esnie. Jobbító szándékú írásom miatt lehet, hogy a vizsgabiztosok együttérző támogatásáról lemondhatok, de nem bánom: a sok-sok vizsga arra is jó, hogy saját hajó híján ilyen módon szerezhessem meg a fájóan hiányzó rutint, mert a vizsgadíj még mindig olcsóbb, mint a hajóbérlés, akkor is, ha nem ilyen célból szedik is be. Már előre sajnálom a 2012-ben elméleti vizsgát tevőket, mert akkor már az eddig szóbeli tantárgyakból is teszt formájában kell számot adniuk. Ezen az újabb teszten eddig még élő ember nem ment át. Biztos, hogy a diákokban van a hiba, ha rendre 50% bukik elméletből, gyakorlatból?

Wilk Zsófia

Körömolló vs. tesztoszteron – avagy vitorlázás nőként

Miért jó nőként vitorlázni?

- Mert megtanulsz 2 perc alatt 3 réteg ruhát felrántani magadra (alálöltözetestül, térdvédőstül, vízálló rétegestül, meg persze a napvédő krémet se felejtjed el), miközben a férfiak indítják a hajót.
- Te vagy az egyetlen, akinél van manikűrkészlet. Azt gondolják, azért, mert te nő vagy, pedig csak azért, mert te sem vágod olyan gyakran a körmöd, mint ahogy azt a kötélkezelés miatt kéne, így magadnál tartod a szerszámokat szükség esetére. Amikor pedig valaki másnál megtörténik a baj, akkor te vagy az egyetlen a hajón, aki a 110 kilós vasgyúró legénységtársad beszakadt körmét egyengeti a reszelővel, mi-

közben ő sziszeg (mint az amerikai filmekben a sebkezelt hős), és a többiek még csak ki sem röhögik, a kikötőben arra járó nők annál inkább.

- Nem gyanúsítanak meg helyzetekkel való visszaéléssel, ha a verseny célvonalán való átéérés után sopánkodó arccal nézel a kapitányra, hogy egy gyors mosdóhasználat erejéig kössünk már ki, mielőtt a megerősödött szélben visszavisszük a hajót az anyakikötőbe (további átlag 2 óra út).
- Ciki, ha nem tudod pusztá kézzel ugyanannyira behúzni a vitorlabevezető kötelet, mint a fiúk, csak legfeljebb nem utálnak ki érte elsőre.
- Kevesebbet káromkodnak a jelenléted-



ben az odafigyelőbb férfiak, illetve nem ugrik ki, ha te is elengedsz egy-egy indulatszót; vagy leeresztesz, és argó stílusban adod elő magad.

- Egyszerre több férfival élhetsz át romantikus naplementét a vízen.
- Ha ideiglenesen nálad a kormány a rajteljárás előtti kavirnyáláskor, amíg a kapitány szöszmötöl a friss széladatok letöltésével, akkor kevésbé harsányan üvöltöznek a hajó felé más hajó kormányosai, ha úgy találják, hogy útban vagy nekik.
- A túraversenyre előre elkészített szendvicsek előfordulási esélye a hajón nálad tetőzik.
- Kihozod a lovagiasságot a bizonyos kor és/vagy igény szint feletti férfiakból, akik készletetést éreznek, hogy ízlésesen, sokszor burkoltan bókoljanak. (A lovagiassá-



got nélkülöző férfiak bárdolatlan és direkt stílusú elismerő szavait jobb, ha nem halod.)

- Biztosan lehet rád számítani abban, hogy időnként emlékezteted a kapitányt, nem ő a „terrorvitorlázás” videó főszereplője, hogy beakadt lemezként, torkaszakadtából, feszülten üvöltse a pontatlan, de ellentmondást nem tűró parancsait.
- Te vagy a leghálásabb tanonca egy türel-

mes edzőnek, nem vitatod az utasításait, csak nagy, kerek szemekkel hallgatod, és csinálod, ahogy tudod.

Miért nem könnyű nőként vitorlázni?

- A sérülékenység miatt. És mert kínos ki-magyarázni az irodában az ügyfeleknek a megbeszélésen, hogy miért van nonfiguratív kék-lila-zöld elszíneződés a karodon. A szoknyahordás is felejtős 3 napos sporthajóban való gyakorlás után a lábakon ékeskedő hasonló foltok miatt. Pedig nyáron nem kényelmes a hosszú ruházat a



légkondimentes munkahelyen és az utcán.

- Nem lehet bármilyen hajón és minden körülmények között könnyen és gyorsan megoldania egy nőnek, hogy „könnyítsen magán”, ugyanakkor inkább neki kell elfordulnia, ha nem akar szemtanúja lenni, amint a verseny szabadon választott pillanatában a hajó végébe hetykén kiálló férfiak spontán „sárgát dobnak”.
- A vitorlástársadalom nagy része azt gon-

dolja, hogy evidens a hajón a parancsuralmi rendszer. A maskulin kultúrában nőként elfogadást nyerni nehezebb.

- Az alacsonyabb tesztoszteronszint miatt nekünk, nőknek nincs a vérünkben az igény a csapaton belüli hierarchikus rangsor beállítása és megtartása iránt. Így ha jelképesen elharapják a torkunkat helykijelölés céljából, és nem elég férfiasan reagáljuk le, akkor ránk fogják könnyen, hogy „mellre szívjuk”. Ha keményen viszsaszólunk, akkor meg pláne senki sem mossa le rólunk a megbélyegzést, hogy megsértődtünk. Nincs jó válasz.
- Ha amúgy „lapos szervezetben” és

„teammunkában” lubickoló vezető vagy a szárazföldön (ez persze nemcsak nőkre lehet igaz), azzal kell szembeszólnod, hogy a legtöbben teljes meggyőződéssel cselekszik az ellentétét azoknak az értékeknek, amiket az együttműködésben

vallasz. Ennek megfelelően igyeksenek majd meggyőzni, hogy a magyar vizeken mindez inadekvát, hiszen egy hajó kapitányának micsoda nagy felelőssége van, és milyen gyorsan kell döntenie éles helyzetekben, úgyhogy nem kérdés, hogy ő az egyszemélyi vezető, neki mindig igaza van, ha nem úgy és nem akkor teszel valamit, ahogy ő gondolja, akkor rosszul csinálod, nem vagy elég jó.

Óry Beáta

Bónusz boldognap

Város. Tél. Szezonvég. Az elmúlt hetekben kisírtam magamból az utolsó balatonkőnyvet is, aztán rögtön utána egy Flighttal végződött este nyitányaként belebotlottam persze néhány, egy régebbi nyárból – és ezúttal nem a Pub-likból – is-

mert Sparis fiúba. Víz vagy part helyett a város közepén. A pesti éjszakában az olvasott írás elismerése mellett szó esett skiff- és jégvitorlázásról, elmúlt csodaszép őszi és nagyon várt tavaszi visszatérésről is, majd a hosszúra nyúlt este másnapján jött egy email, ami összekapcsolt fejben cikket és pályázatot. Lett tehát egy Legyen. Olyan melankolikus, könnyes-búcsúzó, szomorú mosolyú, szívritmuszavaros. Persze szerencsére völgy mel-

lett hegyből is áll a hullám: pár hét türelmes várakozás után megkaptam a bónusz boldogot, amiből azonnal írás is született, ám akkor éppen egy másik nyelven, íme hát a napfényes szezonzáró beszámoló, a happyday's sleep eat sail write, magyarul:

Óraátállítás

A 8:25-ös ébresztő igen humánus az elmúlt szezon jellemzően hajnali 5 és 7 közé eső keléseihez képest, így október utolsó napján minden nehézség nélkül ment is. A bepakolást akár az egész vitorlásszett esetében is 6 perces szintidő alatt teljesítem bárhol, bármikor, bármilyen körülmények és az azokat megelőző éjszakák között és után, így egy napra, kisszeles, napsütéses előrejelzéssel, 3 percen belül megtöltöttem egy közepes Helly zacskót. A reggeli rutin 12 percét hozzáadva azonban rájöttem, hogy a tempó még mindig túl gyors, ezért feleltem a képernyőt, hogy megnézzem a friss előrejelzést. Gomb nyomom, gép betölt, várakozás, töltés, várakozás tovább, desktop végre, taskbar ok, csatlakozás ikon a jobb sarokban ok, mellette az idő. 7:42. Mi? A 7 kevesebb 8-nál, és az ébresztőm 8:25-re volt állítva. Néhány másodperc elteltével, amikor az idő meghatározásának általam legbiztosabbnak ismert módjaként arra a darabra emeltem a képernyőről a szememet, amit égnek hívnának, ha megfelelően látható lenne a szomszéd házak teteje felett, meglett. Óraátállítás. A világ egy részének idegesítő szokása, amitől igen jó lenne megszabadulni, és mint ilyen, a magam módján addig harcolok ellene, amíg csak tudok. A telefon esetében például az auto update kikapcsolásával, hogy szabadon figyelmen kívül hagyhassam a természetes bioritmusba történő külső beavatkozást március és október adott napjain. Általában működik – szinte bármelyik vasárnap úgy telik el, hogy nem nézek órára: perccel nem kell számolni, az órákra meg, ha nagyon kell, akad mindenhol ég. Idén azonban az évek során megszokott, következő munkanapra eső korai érkezésemet meghiúsította az átállítással egybekötött négynapos ünnep, melyben sok egyéb jeles esemény mellett helyet kapott még egy idej, tényleg utolsó, hajókiemelős vízenlét. Amelynek reggelén, mint mindig, most is mindegy volt, hogy versenyhajnal van vagy sétatvitorlázás vár, én ugyanúgy minél hamarabb az M7-esen lettem volna leginkább, de a vitorlástárs válasz sms-e ezúttal türelemre intett: „Igen, most van 08:01!”.

Félóra múlva a szokásos banán-kávé helyett kakaós csigával, szőlővel és teával bővített verzióban, a slow food jegyében boldogra reggelizve magunkat az órák szinkronizálódta: téli idő szerint 9:40-kor a pályán voltunk. Kicsit felhős Fehérvárig, onnan tökéletes napsütés. A Sirályt Földváron gyors takarítással üdvözlöttük, majd beiktattunk néhány palacsintát az ünnepsorozatba a Csigaházban, de mivel a vágy nem csitul, ameddig ott nem vagy, negyedórán belül kifutottunk.

13 fok, puha, szórt napfény a part őszzínű fái felett, a Bft 2 tete-



je verdesi kicsit a szupertiszta vizet... Szép és finom a három réteg ellenére is. Vég nélküli hálával a tó felé a bónusznap elbánsért, a szezonzáró vitorlázás 3 órájára csak mosoly jutott, meg hangos nevetés, ahogy végiglátogattuk a vizeket, amikből soha nem elég. A THE Barig a hajó szépen feküdt, közben az októberi köd lassan ragyogó napsütésnek adta át a helyét, a csöben így előkerült egy félórára a fényképezőgép is. A forduló után a bőszeles visszaúton a sétatvitorlázás viszont kisszeles edzésé alakult: a szeszélyes ÉK-iben a spinnaker egy órára nem nagyon hagyott a fotózásnak figyelmet, a gép visszapihent a kajútba – inkább vitorlázunk a szélfordulókat még egyszer idén, utoljára, lelkesen, versenyre kelve az északi part felől egyenes vonalban bekúszó leállás ellen a gondolatban kibójázott Földvár–Tihany–Szemes–Földvár pályán. A kikötő előtt néhány szép képpel még megörvendeztetett egy Laser, majd Szemes felől visszafele a fodrok lassan elültek, a délutáni meleg lehántott rólunk egy réteget, az utolsó félórára pedig minden emlékezetem egyik legszebb késő-késő őszi napozásával ajándékozott meg a tó. Egyszerűen teljes boldognapi szél-víz-Nap-hajó.

Azt kell mondjam, az élvezet és a jó sebesség mellett az év utolsó magánfutamán nem is taktikáztunk rosszul, mert a hajókiadásra érkező barátok telefonja a kikötő és a szállodák között félúton talált, viszont a közben már éppen csak fújdogáló szelet jól kiszámítva egészen a kikötő belső karéjáig vitorlázunk – szép lett volna a csatornában is vitorlával, de a partiak már türelmetlenek voltak... A Sirály téli álomba fektetése után bónusz-búcsút intettem élőben és gondolatban régi és új hajóknak, társaknak, kikötőknek és vizeknek – könny és fájdalom helyett a végére csak visszaszerzett beleegyező nyugalommal. Mert lehet akármennyi a szezonvégi talán, az az egy mindig biztos, hogy márciusban nyári lesz megint az időszámítás.

Kovács Éva

Az első Balaton-átúszás története (1897)



Keszthelyen diák-korom meghatározó jelentőségű vitorlásegyesülete Petőfi nevét viselte, de közhasználatú elnevezése a mindennapokban csak nagyképpen Jacht

Klub volt. Ezentúl csak kisbetűvel fogom írni. Előtte, a partközeli vízterületen számos karóhoz láncolt horgászcsónak mögött néhány bóján álló kisvitorlást ringatott a víz. Négy-öt osztályon kívüli hajót és ARGÓT!

Az Argó körülbelül ötméteres, lépcsőzetes palánkolású (klinker-építésű) hajó volt. Vitorlája gaffos (felső vitorlafa), árboca rövid, és sok évtizedes kora ellenére csodálatosan karbantartott volt. Valamikor az 1900-as évek elején születhetett. Makulátlan hófehér oldalán kecses ívet rajzoltak az egymást fedő palánkok, sötét mahagóni legfelső palánkján, orr- és farfedélzetén szikrázott a lakkon a napfény, ha a védőponyvát leszedte róla Lajos bácsi.

Dr. Ejury Lajos, a csodaember Keszthely nevezetessége volt, talán legismertebb polgára, aki diákéveimben már nyolcvanas éveik közepén járva, ha tehette, naponta hajóra szállt, legtöbbször egyedül vitorlázgatott kicsit, majd április végétől októberig leúszott levezetésül vagy kétszáz métert naponta. Klubbeli tennivalóim idején sokszor láttam csoszogni kissé görnyedt alakját, megtisztelés volt, ha valamiben segíthettem neki.

Idővel leérettségiztem, „menő” vitorlázóvá fejlődtem, elhagytam a várost, olimpiai kerettag lettem és befejeztem az egyetemem. Szakorvos koromban hazajárva még mindig találkoztam Lajos bácsival a vízen, aki tett-vett az Argóban, vagy úszkálgatott szabadidejében, immár 95 évesen. Szabadidejében, mert munkaidejét még ekkor is a keszthelyi főtéri patikában aktív dolgozóként fehér köpenyben töltötte.

Csodaember volt, kedvelt engem, példaképnek tekintettem. Keszthelyen született, 1869-től 1965-ig élt. Gyógyszerész diplomát szerzett, de kémikusként a mosonmagyaróvári Gazdasági Akadémia kémiai tanszékének professzora volt 35 éven át. 1933-ban (!) 64 évesen nyugdíjazták. Ekkor szülei és gyermekora kedves városába, Keszthelyre költözött vissza. Nyugdíjasként itt élt és dolgozott még 32 évet 1965. december 8-án bekövetkezett csendes elalvásáig. Ekkor 96 éves volt. Tankönyvet és számos szakcikket jelentetett meg.

Neves és sokoldalú sportember volt. 25 éven át a mosonmagyaróvári Akadémia sportköreinek elnöke, a vívó és evezős szakosztály aktív versenyzője és vezetője, a BEAC dísztagja, a Magyar Atlétikai és a Magyar Vívó Szövetség tanácstagja.

Nevét a magyar sporttörténet külön is jegyzi, mert személyében tiszteljük a Balaton átúszásának első bajnokát az 1897. esztendőből.

Most is előttem van kedves mosolyú, kicsit kancsal, szemüveges, mélyen ráncolt arca. Engem csak fiacskámnak nevezett, s furcsa módon a z betűt mindig zs-hangzásúnak ejtette. Idős korára is kiváló elmesélő maradt, két mondat szünetében kedvesen nyammnyogott néhányat ajkaival.

Elsárgult, szakadékony újságlap fekszik előttem, a Dunántúli Napló egyik háború előtti, 1943. októberi száma. Lajos bácsi leányától kaptam az öreg halála után. Benne az ekkor 74 éves Lajos bácsi emlékezik vissza egy érdekes epizódra, mely néhány héttel megelőzte a korábban említett első Balaton-átúszás nevezetes dátumát. A cikk címe: „Kemény tréning a Balaton Bajnokságra.”

Most hosszan idézem Lajos bácsit: „1897. július és augusztus hónapját itthon töltöttem Keszthelyen drága jószágos szüleimnél. Augusztus 8-ra írta ki a Magyar Úszó Egyesület, mint nemzetközi versenyt, a Balaton Bajnokságot. A versenyre én is beneveztem. A verseny előtt heteken át a legszi-

gorúbb tréninget tartottam. Minden nap 2-3 kilométeres távokat úsztam. A tempót, az úszás erősségét, annak ütemét ésszerűen fokoztam. Hetente legalább egyszer 5-6 kilométeres utat tettem meg, de egy teljes pihenőnapot is engedélyeztem magamnak. Ekkor még trénernek nem foglalkoztak velünk. Minden versenyző saját elgondolása szerint trenírozott. A tréninghez nem csak az úszás tartozott, hanem a szigorúan betartott szolid, mértékletes, önmegtartóztatott életmód is. Ciceró szerint: mértéktelen ifjúság nem képes nagy teljesítményre.

Úszótréningjeim alkalmával, ha nagyobb távot úsztam, három jó barátom csónakkal kísért.

1897. július havában, vagy három héttel a nagy verseny előtt délután négy óra felé a keszthelyi strand fürdőszigeténél úszni kezdtem. Három barátom már várt a csónakkal. Az idő gyanús volt, a kabinos is figyelmeztetett: messze ne tessék úszni, vihar lesz! Mégis elindultam. Alig úsztam egy bő kilométert, változott az idő. A fecskék olyan alacsonyan repültek, hogy szárnyacskaikkal a vállamat simogatták. A bájos természetű sirályok tömegesen cikáztak a Balaton fölött és vészjóslóan beszélgettek egymással. A csónak haladt előttem, én pedig erőteljes lökésekkel követtem azt vagy 6-8 méterrel lemaradva. Már Gyenesdiással szemben úsztam a nyílt vízen. Ekkor a békés, máskor idillikus zsidó völgy felől hirtelen felhők jöttek vészes sötét rakományal. Egyik-másik felhőgomoly csillogtatta még tarka színeit, mint büszke páva a farkát, de a parton a háborgó szél kezdte hordani az országút porát. Láttam még jól a kavargó felhőket.

A vihar teljes kitörése előtt a csónakba akartam szállni, mely alig volt tőlem tíz méterre. Kiabáltam a nagy zúgásban: Fiúk! Álljatok meg! Vegyetek be, mindjárt kitör a nagy vihar! De barátaim nem voltak nagy navigátorok, az erős szélben nem tudtak manőverezni, pánikba estek, ott hagytak rémülten a tomboló viharban egyedül. A vihar



pedig kitört teljes erejével. Még láttam, hogy nagy erőfeszítéssel feleveznek a gyenesdiási nádas alá. Itt az északnyugati szél ellen véde-
tebben hazaevezhettek fél-hátszélben a csó-
nakegylethez. Ott jelentették, hogy a viharban
rekedtem. Azonnal három nagy csónakkal jöttek gyakorlott evezősök
a keresésemre, de nem találtak meg, mert a hatalmas tarajos hullá-
mok folyton eltemettek.

Barátaimtól egy pillanatra sem vettem rossz néven, hogy elhagy-
tak. Nem voltak gyakorlott evezősök. Náluk esetleg három élet
veszhetett volna el, én meg csak egy élet voltam.

Közben a szigeten nagy embertömeg gyűlt össze a parton. Iz-
gatottan várták, hogy megtalálnak-e? Mi történik velem? Édes-
apám, akit időközben odahívtak, a legnagyobb volt. Bízott
bennem: „Lajos kiúszik. Van ereje. Jó kosztón él!”

Egyedül maradtam hát a vízben, Gyenesdiás magasságában,
középen. Most kezdődött csak az igazi kemény tréning, a hatal-
mas harc! Megfordultam, úszni kezdtem hazafelé. Eleinte még
láttam, hogy a felhőkön itt-ott piros fénycsóvák villannak. A parti
fák sikongva zúgtak. Majd változott a kép. Hollófekeke felhők tor-
lódtak össze az égbolton, mintha démoni lovasok vágattak vol-
na lobogó sörényű paripákon. Sötét kísértethadsereg módjára
rohantak, a szemhatáron sűrűn villogott az égi tűz.

A tarajos hullámok zúgva üldözték egymást. A szél üvöltve, ro-
bogó haraggal szántott a Balatonon. A felhők most már, mint
nehézkés elefántok hatalmasra duzzadva hömpölyögtek a vá-
ros fölött. Gyakran meghasadt az ég és mind a négy égtáj felé
széles csíkokat hasított a villám. Zengett körülöttem minden. A
dörgéseket visszhangozták a hegyek. Furcsa sötétség támadt,
csak a villámok világították küzdelmes utamat. Csakhamar sza-
kadni kezdett az eső, porzott a víz a fejem körül, összezárt, mint
egy függöny. Néha hangosan kiáltottam: Istenem! Segíts meg!
Erősen úsztam, néha imádkoztam. Bíztam számos korábbi tré-
ningemben, lelki és izomerőmben, jó szervezetemben. A sötét
felhőktől, a porló vízfüggönytől, a hullámok tarjától alig láttam
néhány méter távra. Mégis egy-egy hullám tetején időnként jól
tájékozódtam, hogy hazafelé úszom.

Közeledtem a parthoz már, amikor boldogan észleltem, hogy a
felhők szakadoznak. Nyugaton kicsillant a búcsúzó nap gömbje,

amikor az építés alatt álló móló félig bevert vastag oszlopához
értem. Maradék erőmmel felmáztam az oszlop tetejére, ahol a
nemrég kibújt Nap vörös glóriájában rövid ideig pihogtam. Majd
a kíváncsi embertömeg örömujjongása és ünneplése közben
csak azért is fejest ugrottam és átúsztam a szigetre.

Azért örültem, hogy ez alkalommal sem ismerkedtem meg a Ba-
laton fenekén Herczeg Ferenc Balatoni Rege című könyvében
emlegetett balatoni Király gazdag kincseivel, melyet a történet
szerint a Szent István király ellen fellázadt somogyi pogányok
Koppány vezér parancsára a Balatonba süllyesztettek.”

Visszaveszem a szót Lajos bácsitól! Egy másik elsárguló újság-
lap fekszik előttem, éppen húsz évvel későbbi, mint az előző, a
Dunántúli Napló, 1963-ból. Ejy Lajos bácsi immár 93 éves, szel-
leme, mesélőkedve változatlan, csodálatos. Még mindig napon-
ta felvette fehér köpenyét a keszthelyi főtéri patikában. Az új-
ságriport címe: „93 év és napi 200 méter úszásadag!” Idézek a
cikkéből: „A keze sem remeg, ahogy a könnyű kis patikai mérleget
tartja. Ránézvést senki sem hinné, hogy Lajos bácsi 93 évet élt
meg. A botot csak akkor veszi kézbe, ha hosszabb útra indul.”
A riporter a nagy versenyről, az első Nemzetközi Balaton Át-
úszás versenyről kérdezi Lajos bácsit. Most ismét őt idézem:
„A bajnokság 1897-ben volt, de mi Graf Károly barátommal át-
úsztuk a tavat a verseny útvonalán Balatonfüredtől Siófokig
1896 nyarán már. Akkor nem versenyképpen, hanem csak azért,
mert az Úszósövetség a nemzetközi verseny kiírása előtt tud-
ni akarta, lesz-e magyar is, aki megússza a távot. Volt is 14-15
jelentkező.

Emlékszem a nagy verseny verőfényes reggelére, 8 órakor indul-
tunk. Én óvatosan a középmezőnyben úsztam. Azután délelőtt,
bár ez igen ritka a Balatonon, hirtelen erős vihar tört ki. Ugye, is-
merik, milyen a tó, amikor megharagszik. Északkeletről jött a
magja, ami ugyancsak ritka. Gondoltam, kerülni kellene a vihar-
zóna közepét és nem egyenesen Siófok felé tartottam, elhúztam
jócskán jobbra. Jókora kerülőtettem meg már a hullámokban a

kísérő csónakommal, amely jobban küszködött azokkal, mint én, amikor egy másik kísérő csónak vergődött hozzánk és lekiabáltak róla: Lajos, egyedül vagy a vízen, a többieket kiszedtük már! Gyere, szállj be! Én meg elhatároztam, hogy maradok. Tudtam, hogy a vihar mérge zömét kiadta már. Húztam hát ütemesen. Megszelídült vízen délután ötkor értem Siófokra. A nagy kerülő miatt becslés szerint 20-25 kilométert úsztam le. Óriási néptömeg várt ujjongva a parton. A végén mégis majdnem baj lett az eredménnyel. A cél ugyanis a Sió-csatorna torkolatában volt, ahol egy oszlop tetejét kellett megütni. Én meg az oldalát ütöttem meg. A zsűri vitatta az eredményt, de végül is érvényesítették, mert a néptömeg hangosan zúgott, méltatlankodott. Engem bevittek egy sátorba, jött az orvos. Megmértek: négy és fél kilót fogytam le az úton. Mondtam is az orvosnak, hozzának gyorsan valami ennivalót, más nem érdekel. Hohó, fiam! – mondta az orvos –, csak egy kis erőlevest kaphatsz, abból sem ehetsz egyszerre sokat. Valóban, csak egy kis húslevest adtak. Meg sem kottyant! Aztán jöttek a csónakos fiúk, mondom nekik: hozzatok néhány szafaládét, ha nem akarjátok az éhhalálot. Be is vágtam hat darabot.”

Én is többször kérdeztem, a riporterek is sokszor érdeklődtek, hogy minek tulajdonítja Lajos bácsi hihetetlen erőnlétét, öregkori munkaképességét. A riporternak 93 évesen így válaszolt: „A sportnak és a munkának köszönhetem. Persze nem csak úsztam, hanem vívtam is. Van jó néhány éremem, tiszteletdíjam ebből a sportágból is. Sokat eveztem, ezt tartom a vitorlázás mellett a legszebb sportnak. Negyvennyolcezer (!) kilométer

evezett utat jegyeztem fel a naplómban. No meg itt van a másik nagy szerelem, a vitorlázás, az Argó hajó. Ha csak lehet, barangolok vele. Ezen kívül korcsolyáztam a Balaton jegén minden télen, még 86 évesen is. Csak 1956 telén, az utcán elcsúsztam és combnyaktörést kaptam. Na, ezt még elmesélem. Nem akartak a pesti kórházba felvenni, hogy ilyen idős korban úgysem gyógyul össze a csont már. Aztán telefonáltak a keszthelyi kórházból, hogy a pestiek nem ismerik Ejury Lajost. A keszthelyiek biztosak benne, hogy kisportolt szervezetem meggyógyul. Meg különben is Lajos bácsi szeretne még néhány évig úszkálni a Balatonban.

Olyan hamar meggyógyultam, hogy az orvostanhallgatóknak engem mutogattak, mint a sport hatását a szervezetre.”

Drága Lajos bácsi! Szénszünetes diákteleim délutánjain néha együtt korcsolyáztunk a móló melletti hótakarított városi jégpályán. Görnyedtebb tartással, fekete kis kucsmáddal 85-86 évesen csodajelenség voltál, ahogy aprókat tempózva lábaddal, még élváltással fordulva pici kadétugrásokkal kápráztattad a nézőket.

Drága Lajos bácsi! Tisztelt példaképem! A legutolsó riport után még két évig úszkáltál kedvenc hajód közelében csendes elalvásodig. Furcsállom, hogy a mai tömeges, nagy hírverésű különböző Balaton-átúszások valamelyike nem a Te nevedet viseli. Háláttan az utókor! Pedig életed példaképe lehetne minden magyar sportlónak!

Nyugodj békében a keszthelyi temetőben.

Szalóczy Péter

Emlékek. Szabályok. Szabályok???

A szezon végeztével jobb híján a nyári eseményeken elmélkedem.

Az idei év legnagyobb élménye a Kék-szalag volt. Igazi férfias „verseny a javából”. Nem lehet mondani, hogy egyoldalúan segítette bármelyik hajótípust is a szél. Mindenki kapott hideget-meleget. A verseny és az időjárás nem kímélte sem a versenyzőket, sem a rendezőket. Aki végigcsinálta, eredménytől függetlenül boldog lehet, aki nem ment végig, annak sincs egy szikra szégyellnivalója sem.

Mi a szerencsésebbek között lettünk, volt öröm, büszkeség, majd társult hozzá ürmös is. Végigcsináltuk a pályát, nem kerültünk konfliktusba senkivel, ami miatt büntetés jár. Örültünk a befutásnak, és hamarosan büszkéek voltunk a dobogó alsó fokára. A következő

órák folyamatos elemzéssel teltek és kiderült, hogy az előttünk végző két hajó nincs rajta a keszthelyi bójalistán!

HÚHA!

Hát ez hogy lehet? Két eset van: ami valószínű, hogy elhibázták a bójavételt, csak a közelebb eső terelőbóját vették. Ebben az esetben elmulasztották a visszafordulást és a zsűrihajó megkerülését. SZABÁLYTALAN!

Ez könnyen előfordulhatott, ilyen esetnek én is szemtanúja voltam. Az egy bolyban haladók közül az elől menő elhibázta, és „húzza magával” a többi. Ők észrevették és korigálták. A másik lehetőség, ami nem valószínű, de csak bizalmi alapon dönthető el, hogy nem mentek el a bójáig. SZABÁLYTALAN!



A helyzet teljesen egyértelmű: döntsön a bójalista, hiszen azért van!

Az eset meglepő véget ért. A zsűri szerint a bójalista hibás!

Marad a kérdés: ebben az esetben mi az irányadó?

Bár a körülmények rendkívül nehezek voltak a rendezők és a bójaelenőrök számára, mégis Európa legnagyobb tavi versenyéről van szó, a GPS-es nyomkövetők világában nem szerencsés ekkora hibát benne hagyni, mert így az esemény inkább kirándulásnak, mint versenynek nevezhető...

Vrabély Imre

HAJÓMODELLEK MŰKÖDÉSE II.

A hajótest és a hozzá kapcsolódó részek

Az általunk versenyzésre használt vitorlás hajómodellek, hasonlóan más tőkesúlyos vitorlás hajókhöz, a hajó oldalcsúszásának csökkentését segítő és stabilitását biztosító uszonyos tőkesúllyal (angolul: fin keel németül: fin kiel), és a kormányval kiegészített hajótestből, s a rudazatokkal ellátott vitorlázatból állnak.

A. HAJÓTEST

Ma Magyarországon csak egytestű versenykategóriák vannak.

1. Anyaga

A hajótestek sokféle anyagból készülhetnek, kivéve azon osztályokat, ahol bizonyos anyagok felhasználása nem megengedett, vagy csak a gyári kivitel használható.

Az F5-10 és F5-M hajótestek anyagára nincs előírás. A jelenleg nemzetközi szinten használt hajók karbon, kevlár vázanyagokat tartalmazó epoxi alapú vákuumozott és hőkezelt technológiával készített műanyag szerkezetek. Ez az elkészítési mód biztosítja jelenleg a megfelelő szilárdság mellett a legkisebb súlyt, ezért alkalmazzuk.

Az F5-E, az IOM osztályú hajómodelleknél karbon és kevlár nem alkalmazható, ezért üvegszál vázanyagú műanyag- vagy faépítésűekkel találkozhatunk. Ez az előírás a kisebb költségek érdekében született, hogy a kezdő versenyzők is elérhető építési illetve vásárlási ráfordítással juthassanak hozzá.

A Micro Magic vagy MM osztály nálunk elfogadott nemzetközi szabályai csak a gyár által készített műanyaglemezből vákuumformázott hajótestet engedélyezik. Jelenleg ez a legolcsóbb és leginkább egységes hajóosztály.

2. Méretei

Az F5-10 kategória részére nincs mérethez vonatkozó előírás, hanem egy képlet határozza meg a vízvonalhoz viszonyítva az alkalmazható vitorlafelületet. A képletet a fordított arányosság elvén dolgozták ki, vagyis hosszabb vízvonalhoz kisebb vitorlafelület



tartozik. Itt tehát az átlagosan ideális arány megtalálása a hosszabb távon célravezető. Az F5-M hajótest hossza 127 cm, az F5-E és IOM hosszmérete 1 m (ebből alakult ki az osztály neve, németül Ein Meter Klasse, míg angolul International One Metre) Az MM 53 cm, azonos számban készítve gyárilag.

B. USZONY (FIN)

A szállítás miatt kiszerezhető, de egy verseny során nem elmozdítható megoldásúak.

1. Anyaga

Az uszonyok anyaga és alakja csak az

MM kategóriánál kötött, mivel csak a gyári fröccsöntött alkatrész használható. A többi hajóosztálynál karbon, kevlár epoxi anyagok felhasználásával készül.

2. Méretei

A mélységük a gerinctől mérve F5-E és IOM (egyméteres osztályok) esetén 38 illetve 36 cm-nél nem lehet több, míg F5-M és -10 esetében nincs korlátozás, az általában jelenleg használt 61 cm mély a gerinctől számítva. Azért ez elég komoly arány, ha a hajótest hosszához mérjük!

C. TŐKESÚLY (BULBA)

A tőkésúlyra a legfontosabb előírás, hogy fajsúlya nem lehet nagyobb az óloménál. Általában elnyújtott csepp alakúak a kis hidrodinamikai ellenállás elérése végett. E és IOM hajóknál 2,2-2,5 kg, M kategóriánál 3-3,5 kg, 10-es osztálynál kb. 3,5-4 kg. MM bulba uszonnal 380-420 g között szabályos.

D. KORMÁNY

Csak az MM osztálynál van különösebb korlátozás, mivel csak a gyári kormányok alkalmazhatók. A többi kategóriánál az egyetlen előírás, hogy nem lóghat a hajótesten túl. Anyaguk hasonló az uszonyéhoz.

Csóka László



DUNAI HAJÓSOK

Beszámoló a Mikulás Regatta ranglista-versenyéről és a Lágymányosi-öböl Kékszalagja túraversenyéről

2011. december 3-án hajnalban keltünk, majd gyors összekapcsolás és reggelizés, máris érkezett Feri és Péter, akikkel együtt utaztunk Pécsről, hogy időben érkezhessünk a verseny színhelyére, a Lágymányosi-öbölbe.

Az út során végig ködben találgattuk, milyen szélviszonyok lesznek a nap során. Nemigen bizakodhattunk jelentős szél feltámadásában, mégis reménykedtünk, hogy a verseny nem marad el szélhiány miatt. Megérkezésünkkor gyors melegruha-váltás a parkolóban, majd egy bemelegítő séta a Cafe Ponyvaregény előtti partszakaszig feluccolva. Mire odaértünk, már sokan szerelték össze hajóikat a szokatlanul alacsony vízszint miatt mélyen a mederbe nyúló partszakaszon. Gyors regisztrálás után a kormányosi értekezleten derült ki,

hogy ebben a hideg, szélcsendes időben harminc versenyző jött el az idény utolsó MM ranglista-versenyére. A létszám mérete miatt két csoportra osztották a mezőnyt. A verseny tisztaságát három bíró ügyeletére bízta a rendező, Beliczay Péter.

Láss csodát, az első start előtt elindult a szél, nem valami nagy, de mégiscsak fújni kezdett annyi, hogy a víz színe borzolódni kezdett, és elégségesnek mutatkozott a kis hajók haladásához. Elsőnek a kék csoport versenyzőit szólították rajthoz. A rajt tiszta volt és elindult



a verseny. A gyenge szélben, amely a parti magas fák miatt a pálya mentén különböző erősséggel és irányban fúj, kidomborodott a nagyobb rutin és vitorlázótudás, a jól szabott és beállított vitorlák előnye. Nem volt lényegtelen az sem, hogy milyen könnyen mozognak a vitorlák, mivel a kis szél több versenyzőnél nem tudta a kívánt szögbe kifújni a vásznakat. Többször lehetett olyan hangokat hallani: „a rohadt szél is most fordult meg, amikor csapást váltottam” stb. A végeredmény az év előző versenyein tapasztalt erőviszonyoknak megfelelő papírfomat hozta, így megállapításom szerint még annak ellenére is reális volt, hogy a kora délután indítandó Öbölkerülő miatt csak öt futamból hirdették ki. A dobogósok: 1. ifj. Csóka László, 2. Forrai Csaba, 3. Fluck Benedek. Gratulálok ehhez a szép eredményhez!

Az MM verseny folyamán is érkeztek szép számmal versenyzők a Kékszalagra, amely 42 résztvevővel fél három után öt perccel el is rajtolt a ködös, időnként esős, helyenként szélcsendes vízben. A start előtt kihirdették, hogy a limitidő du. öt óra. A nagyszámú induló gyönyörű látványt nyújtott a startnál, „akár egy balatoni igazi Kékszalag” – jegyezték meg többen is. Ezt az érzést csak erősítette, hogy a befutások már sötétben történtek. Sajnos a gyenge szél és a limitidő csak az első három befutó számára hozott értékelhető eredményt, így én is, aki a HUN 82 rajtszámú Ikrényi Gáborral küzdöttem a negyedik-ötödik helyen, a cél elérhető közelségében (a sötétben már láttuk a bójákat) csak a DNF-es népes mezőny tagjaként fejezhettem be a versenyt. Érdemes belegondolni: tök sima vízben tök sötétben a partról irányítani egy 53 cm hosszú hajót szemerkélő esőben. Nem volt kis mutatvány. Én úgy oldottam meg, hogy a túlparti fények vízben tükröződő csíkjaiban próbáltam a hajóm sziluettjéből tájékozódni, amíg lehetett, majd futás a következő fénycsíkig... A három befutó és egyben az első három helyezett: az 1. Benedek Zoltán, 2. ifj. Csóka László, és a 3. Forrai Csaba teljesítményét nagyra értékelem és gratulálok a szép teljesítményhez!

Csóka László

II. FORDULÓ Téli Kupa

Az egy héttel előbbi Mikulás Regatta és a Lágymányosi Öböl Kékszalagja verseny hideg, ködös téli időjárása után Orfűn tavaszi idő fogadott bennünket. A napsütéses meleg napon még szél is kedveskedett az OVE előtti partszakaszon gyülekező versenyzőknek, ahol két rádióirányítású hajómodell osztályban készültek összemérni tudásukat és ügyességüket a lelkes sportolók.



F5-E osztályban, melynek fő jellemzője, hogy a hajótest hossza 1 m, kilenc versenyző, míg Micro Magic, vagyis röviden MM (53 cm) osztályban öt versenyző regisztrált, összesen tehát 14-en használtuk ki versenyzésre a kellemesnek alakult időjárást.

A futamok során együtt vitorlázott a két osztály. A startoltatást az első forduló tapasztalataiból tanulva megfordítottuk, először rajtoltak az egyméteresek, majd egy perc eltolással az MM-ek.

A téli versenyt végig D-DNY-NY irányú, 1-es erősségű, 2-3-as befújásokkal uralkodó szél és tiszta látási körülmények jellemezték. A domborzat, a parti létesítmények és a fák a pálya mentén több helyen az uralkodó szélirányhoz képest nagy irányváltozásokat okozva tették próbára a versenyzők tudását.

MM osztályban Székely Antal (Pécs), a 2010. évi EB negyedik helyezett is indult. Főlénýre jellemző, hogy mind a tíz futamot biztosan nyerte meg, így hibapont nélkül szerezte meg az első helyezést. Kiemelem Páncél Bence (Pécs) jó szereplését, aki az első forduló megnyerése után most a második helyezett



lett egy kölcsönhajóval. A harmadik helyen Forrai Christopher (Százhalombatta) végzett. Az egyméteresek versenyét is magas színvonalon jellemezte, mivel starthoz állt a múlt évi országos bajnok, Forrai Csaba és az idei OB győztes ifj. Csóka László. Az első két helyet a papírfornának megfelelően ki is sajtátították maguknak. Forrai Csabától megtudtam,

hogy a formáját szeretné fenntartani a januári horvátországi versenyre, ezért a harmadik fordulóra is eljön, ami január 7-én lesz, ha a tó nem fagy be. A versenyt ifj. Csóka László (Pécs) nyerte Forrai Csaba (Százhalombatta) előtt. Harmadik helyezett Csóka László (Pécs) lett.

Csóka László



RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	KEZDETE	VÉGE	WEB
Vörsi Betlehem	Vörs	2011-11-26	2012-01-31	www.vors.hu
Pravoszláv karácsony	Hévíz	2012-01-01	2012-01-08	www.hevizgaleria.hu
Forraltbör-főző verseny	Nemesgulács	2012-01-14	2012-01-14	www.badacsony.com
Újévi koncert	Balatonfüred	2012-01-15	2012-01-15	www.balatonfured.info.hu
Magyar Kult. Napja - Irodalmi Műsor	Badacsonytomaj	2012-01-19	2012-01-19	www.badacsonyiprogramok.hu
A Magyar Kult. Napja Balatonfüreden	Balatonfüred	2012-01-20	2012-01-20	www.balatonfured.info.hu
Badacsonytomaji Mangalica-Visítás	Badacsonytomaj	2012-01-21	2012-01-21	www.badacsonyiprogramok.hu
Vince-napi Borünnep	Balatonfüred	2012-01-21	2012-01-21	www.balatonfured.info.hu
A Magyar Kultúra napja Keszthelyen	Keszthely	2012-01-22	2012-01-22	www.balatonszinhaz.hu
A Magyar Kultúra napja Siófokon	Siófok	2012-01-22	2012-01-22	www.kulturkozpont-siofok.hu

Boldog és szelekben gazdag újévet kíván a Porthole csapata

Ismét eltelt egy év – az első, melyben januártól decemberig szolgáltathattuk a vitorlázáshoz kapcsolódó híreket és történeteket. Köszönjük az egész éves figyelmet, és kíváltképp azt, hogy ennyien megosztottátok velünk és a közösséggel élményeiteket.

Ti voltatok a Porthole 2011-ben

Adorján Csaba, Aknai Miklós, Alibán András, Andrásy Zsolt, Babics Ágnes, Bednár Tibor, Beliczay Péter, Bólya Mercedes, Bódis Pista, Bodnár Balázs, dr. Bodnár Imre, Bossányi Zsolt, Borsos Zoltán, Böhm László, Budaházy Szabolcs, Buzás Bulcsú, Cserta Gábor, Csernussi Gábor, Csóka László, ifj. Csóka László, Csontos Péter, Dávid Júlia, Detre Diána, Detre Szabolcs, Dulin Jenő, Eszes Bernadett, Erdélyi Béla, Fejes Károly, Farkas Tamás, Fazekas Ákos, Gazdag Kinga Orsolya, Gelencsér György (Merlin), Gerő

András, dr. Gönczy József, Hagemann László, Hlavay Richárd, Hámori Mick Rita, Horn András, Hortobágyi Gábor, Dr. Horváth Gyula, Járosi Péter, Kalocsai Zsolt, Karácsony Nóra, Kardos Gábor, Karsai Gábor, Király Zsolt, Kocsis Bálint, Kondor Éva, Kosztolányi Balázs, Kovács Éva, Körtvélyessy András, Kövendi Dénes, Lange Péter, Leiner András, Nánási Balázs, Nagy Zoltán, Náray Vilmos, Mátyók Henrietta, Méder Áron, Mohos Gábor, Óry Beáta, Pataki Attila, Payr Egon, Pomucz Tamás, Pénzes Botond, Ránky Péter,

Rest Bulcsú, Rick Csaba, Ritter Pál, Ruják István, Salacz Ákos, Salánki Tamás, Sármay Bálint, Schleer Ferenc, Schneider István, Simó Béla, Solymos Dóra, Stréda Zsófia, Szabó Csilla, Szabó Csaba, Szakonyi Csaba, Szalóczy Péter, Szegi József, Székely-Nagy Katalin, Szigeti Szabolcs, Szutor Ferenc, Tátrai Tamás, Tordai Zsolt, Tóth Krisztián, Tönkö Gábor, Török Péter, Ujhelyi-Gáspár Miklós, Utassy Loránd, Vándor Róbert, Váradi Imre, Várkonyi Csaba, Varró Gábor, Visy László, Vrabély Imre, Wilk Zsófia, Zbyszek Klimczak

Hajós történetek –



a BCSS WireCorner és a Porthole közös cikkpályázata

A holt szezonban többségünknek egyre távolabb kerülnek az idény **hajós élményei**, és így válik mind fontosabbá, hogy legalább **gondolatban a vízen legyünk**. Ez az igény hívta életre a Hajós történetek elnevezésű **cikkíró pályázatunkat**, melynek célja, hogy a téli hónapok alatt felidézzük és megosszuk a közösséggel legkedvesebb, **vitorlázáshoz kapcsolódó sztorijainkat**.

Az októberben indított pályázatunk **e havi eredményei** ebben a lapszámunkban olvashatók. A megjelent cikkek írói egy-egy **Porthole Klubkártyával lettek gazdagabbak**, és természetesen egyúttal esélyt kaptak, hogy a játék tavaszi végeztével övék legyen a **fődíjak** egyike.

A szabályok egyszerűek. **Küldd el számunkra kedvenc történeted** – jöhet bármilyen, a hajózáshoz köthető téma, és bátran **felelevenítheted régebbi emlékeidet is**. A cikk ne legyen hosszabb 5000 karakternél, de örömmel vesszük, ha mellékelsz hozzá **egy-két fotót is**. Egészen márciusig Portálunkon egymás után **közzétesszük a beérkezett írásokat**, melyeket oldalunkon a szokásos módon – **egy héttel – lájkolhattok**. Minden hónapban a legtöbb szavazatot kapott cikkeket **megjelentetjük a**



nyomtatott Porthole magazinban is.

A közösség elismerésén túl természetesen nem maradnak el az **értékes nyeremények** sem. A játék végén a vitorlás társadalom elismert alakjai alkotta **zsűri (Igaly Csilla, Tuss Miklós, Visy László)** választja majd ki az összes cikk

közül a legjobbakat. A díjak között lesz egy **tablet**, valamint egy **exkluzív, kétfős vacsora** is.

Nos, neked mi a kedvenc hajós történeted? **Oszd meg velünk, és nyerj!**

porthole@porthole.hu

<http://porthole.hu/bekuldes>

Játékunk támogatója a Fujitsu



Vitorlázzon Velünk a Felhőbe!

BCSS - Wire Corner a rugalmas és megbízható üzleti partner...

Nem kód, Felhő:

**Optimalizálja vállalata informatikáját
költségekben és működésben!**

**Vessen horgonyt Nálunk! - SkyPort
BCSS - WireCorner informatikai cégcsoport.**