

PORTHOLE

▶ hajóbemutatók ▶ túraajánlatok ▶ műhely ▶ kikötők ▶ ▶ ▶

február

VERSENY-
NAPTÁR
MELLÉKLET
2014





IMPRESSZUM • 2014. február

PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ: GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** STRIFLERNÉ KÖVENDI ESZTER **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **SZERZŐK:** GELENCSÉR GYÖRGY MERLINI, GERŐ ANDRÁS, KOCZKA TERÉZIA, RAKONCZAY GÁBOR, REGÉNYI ZSOLT, RICK CSABA, RUJÁK ISTVÁN, SZUTOR FERENC **FORRÁSOK:** CLIPPER ROUND THE WORLD, MAGYAR TURIZMUS ZRT, MAGYAR VITORLÁS SZÖVETSÉG, RAKONCZAY.COM **KIADVÁNSZERKESZTÉS:** SZABOLCSI RITA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI KFT. 1125 BUDAPEST, TRENCSENI UTCA 37. **WEB:** WWW.PORTHOLE.HU **LAPZÁRTA:** 2014. FEBRUÁR 28. **TELEFON:** 061 488 0050 **FAX:** 061 225 0397 **E-MAIL:** PORTHOLE@PORTHOLE.HU **CÍMLAPFOTÓ:** PORTHOLE

tartalom

CÍMLAP DARÁLÓ (4)

VERSENY ÚJ VITORLÁSKÖNYV AZ ALAPOKRÓL MINDENKINEK (6), SZEZONT NYITUNK, DE HOL? (8), VERSENYNAPTÁR 2014 (10)

HORIZONT MILYEN VOLT A BUDAPEST BOAT SHOW? – NÉZŐPONT KÉRDÉSE (15), BŐVÜLŐ MOZGÁSTÉR (20), VÁLASSZUNK JÁRMÓDOT! (22),

KÜLFÖLD *CLIPPER ROUND THE WORLD: CÁPAFOG, VORSTAGMIZÉRIA, ÚJRATERVEZÉS* (24), *SZÓLÓ FÖLDKERÜLÉS 2013-14: LEVELEK FERNANDO DE NORONHÁRÓL* (28), *FLORIDÁBÓL JELENTEM* (38)

MŰHELY ALGAGÁTLÓS, HAJÓFESTŐS, FÉNYESÍTŐS HETEK 2014 (41), EGY HÁROMVÉGŰ KÖTÉL ESETE (42), VITORLÁZÁS ASZTALNÁL ÉS FOTELBEN (43), QUANTUM SAILS HUNGARY – A JÓ OLDALON (44)

KIKÖTŐ *MELYIKÜNK A NAGYOBB BALF@SZ?: FOLYTASSUK A VERSENYT!* (47), ...AAAND THE WINNER IS... (51)

PROGRAM (56)



Daráló

KÖVENDI ESZTER

A tél pénteken kezdődött és vasárnap véget is ért. Ez nem saját mondat, most hallottam, tetszett és élek vele. A jégvitorlázás idén nem örülhetett, eszünkbe is jutott Dobos Pista barátunk, akinek a halálhíréről múlt héten értesültünk, ő mennyire nem örülhetett ennek, mert őt a jégvitorlázás éltette, egész télen ezt művelte, alig várta már a telet. Persze, mert egész nyáron dolgozott. Értünk, nekünk. Belegondoltam abba, hogy Dobos Pista olyan direkt és indirekt szolgáltatásokat nyújtott a vitorlázóknak, amelyet eszköz és tudás híján nemigen fog tudni tovább vinni senki. A direkt szolgáltatásait ismertük, ő értett a fémhez, be is tudta vizsgálni ultrahangos készülékével, melyik vashajónak mennyi ideje van hátra. Ő tudta azt, hogy amikor egy hajó az iszapba fúródva a víz alatt maradt, légszakokat fújva a test alá hogyan kell azt felhozni. Ő volt az, aki a kikötőinket kotorta! Egyszer egy veszprémi OKJ-s képzésen találkoztam vele. Mi a darukezelést tanultuk a kollegámmal, mert kötelező volt, ő meg arról panaszkodott, hogy neki meg hulladékgazdálkodási tanfolyamot kell elvégeznie, különben megbüntetik, amikor a kikötőtől az iszapot közúton felviszi a lerakóhelyig. Egyébként sokan inkább a márkanevét ismerték, ő volt az Óriás-Line. Remélem, hogy valaki tovább tudja majd vinni ezt a komoly jelentőségű szakmát, mert Pista már nem dolgozik, és mert a mennyben, ahol remélhetőleg van, nincs szükség gépóriásokra, meg OKJ-s vizsgára.

Szeretnék még egy élményt említeni. Nagyon tetszett idén a budapesti Boat Show abban a minőségében, hogy lehetett találkozni régen látott ismerősökkel, barátokkal, lehetett beszélgetni és kipróbálni új dolgokat. Szerintem sokan alapvetően felületes szemlélődők vagyunk



egy vásáron. Nem tetszett, amikor azt hallottam valakitől, aki kevesebb, mint fél óra alatt bejárta az egészet, és utána unottan, vagy flegmatikusan közölte: „itt nincs semmi”. Én azt hiszem, ez felületes ítékezés az idei vásárról, amiről azt gondolom, hogy egyre inkább nyit felénk, egyre többet lehet beszélgetni, a vitorlázás nagy alakjai is megközelíthetővé válnak, megmutatnak dolgokat az életükből, mert szeretik ezt csinálni és szeretnek ebből élni. És lehet velük beszélgetni. Az élményre visszatérve, az egyik érdekesség, ami kicsik és nagyok, versenyzők és laikusok számára egyaránt élmény volt, az a grinder. A kávédarálóról kapta a nevét, de valójában egy manuális tekerőmozdulatot kíván meg tőlünk, edzőteremben is használják, mert a teljes felsőtestet megmozgatja, ha tényleg beleadunk mindent a tekerésbe. Amikor egyszer egy régebben a Volvo Ocean Race 70-esre mentem csak úgy brahiból, ott azzal kezdték, hogy egymással szembe állítottak minket kettesével, hogy tekerjünk. Az volt az alapszabály, hogy ha kiesünk a ritmusból, akkor a legjobb, ha feltartjuk mindkét kezünket a magasba, nehogy megsérüljünk. Nekem ez olyan volt, mintha megadnám magam. Van egy barátom, remélem, ő is annak gondol engem, Scholtz Ricsi, aki nagyon jó kormányos volt, nagyon eszes vitorlázónak tartották, de sajnos egy megnyert bajnokság utáni ünneplésben megsérült és rengeteg munkájába került, míg valahogyan a legalább a kezét meg tudta mozdítani. Nyaktól lefelé ugyanis minden mozgásfunkciója sérült. Nos, ő nem adta meg magát. Sajnos személyesen nem láttam, de egy képet találtam róla, amit itt közzé is teszek, mert nagy feltöltő erő az ilyen siker, és nagyon tetszik, hogy őt külön jutalmazták, amiért a grinderen 5 wattos teljesítményt ért el. •



Új vitorláskönyv az alapokról mindenkinek

Olvastam egy könyvet, amely hivatalosan optimistes gyerekeknek, szüleiknek és edzőiknek íródott. Olvastam és azt kell mondjam, hogy ez mindenkinek való, aki vitorlázik és versenyezni is szeret vagy szeretne! Nem szoktam könyvajánlókat írni, de most megteszem. Nem fizetett hirdetésként, felkért cikként, hanem mert olvastam.

RUJÁK ISTVÁN

Én az elmúlt tíz évben három angol vagy amerikai vitorlás könyvet fordítottam magyarra. Mindegyiknek „vitorlás kézikönyv” volt a címe. Hihető vagy sem, de egyikből sem lehet olyan hasznos gyakorlati tudásanyagot meríteni, válaszokat kapni alapvető hajóvezetési, hajóbeállítási és versenytaktikai kérdésekre, mint ebből a 83 oldalas, A5 méretű nagyon praktikusán kötött kis könyvből. Nem túlzok!

Címe: „Az Opti oktatás titkai”. Ám a tartalma ennél sokkal több! Nem számít, hogy az írásban szereplő gondolatok egy aйл két és félméteres kis hajóval vitorlázó gyerekeknek, szüleikhez vagy edzőikhez szólnak. Legfeljebb nincs a mondandó megbonyolítva mindenféle extra vitorlával, a lényegét esetleg elfedő dolgokkal.

Gyakran beszélgetek vitorlázókkal, akik nem gyerekkorukban, nem kishajóban tanulták az alapokat. Olykor előadást tartok, vagy csak kérdeznek, mert tudják, hogy régóta vitorlázom és versenyzem. Nem egyszer olyan kérdésekkel találkozom a Balatonon vagy az

Adrián egyformán, amelyekről magamtól nem beszéltem volna, mert nem is gondoltam, hogy mondani kell, hisz nekem, aki kishajóval tanultam vitorlázni, annyira egyértelmű a válasz. De annak, aki a hajó varázsától megfogottan felnőtt fejjel, de komoly, igazán hozzáértő segítség nélkül lelkesedésből csipegeti fel a tudást, olykor meglepően fontos dolgok maradnak ki. Pedig szükségesek ahhoz, hogy a kép összeálljon egy rendszerbe, és az összefüggések felismerése hirtelen egyszerűvé és egyértelművé tegye az amúgy kusza és bonyolult infóhalmazt.

Előnye a könyvnek, hogy írója Hodács Attila gyerekeket oktat és készít fel a versenyzésre. Nekik egyszerűen és tisztán kel magyarázni, hogy a lényegét tanulják. Ráadásul gátlások nélkül kérdeznek. Így a velük foglalkozó hamar megtanulja, hogyan fogalmazzon és rendszerezzen. Márpedig ez felnőttek esetében is hasznos. Nem vagyunk mi okosabbak a gyerekeknél, csak megtanultunk mellébeszélni, és sok felesleges kacattal a lényegét elfedve önmagunkat meghülyíteni,



majd mindezt felvett viselkedésformákkal palástolni.

Ezért egy pillanatra hagy „szóljak ki” a sorok közül, hogy súgjak valamit: Figyelj! Ha vitorlázol, versenyzel, bármilyen hajóval, de kétségeid, kérdéseid vannak, nem szívesen bevallott lyukak a tudásodban, akár versenyzésről, akár hajóvezetésről vagy taktikáról, vedd meg ezt a könyvet! A benne olvasható infók alapok, és nagyon jól rendszerezettek. Azt is elhelyezi a nagy képben, amit valójában már tudsz, csak nem összefüggéseiben. Lehet, csak azzal, hogy hozzátesz egyetlen apró plusz információt a halomhoz, vagy csak egymás mellé teszi a fontosakat, de segít! Vedd meg a gyerekeknek – vagy mintha gyerekek vennéd, de mielőtt kiadnád a kezedből, olvasd el! Hasznodra lesz, még ha tőkesúlyos nagy hajóval vitorlázol is! A könyv angolul íródott, hiszen a világ 87 országában terjeszti a holland központú Optiparts, kifejezetten Optimist



A KÉZIKÖNYV A HAJÓBEÁLLÍTÁSTÓL, HAJÓVEZETÉSTŐL KEZDVE, AZ ÁBRÁKKAL ILLUSZTRÁLT PRAKTIKUS BÓJÁS ÉS BÓJA NÉLKÜLI GYAKORLATOKON KERESZTÜL TAKTIKAI ÉS STRATÉGIAI TANÁCSOKIG IS ELJUT.

VÁSÁRLÁSI INFORMÁCIÓ

A KÖNYV BESZEREZHETŐSÉGÉRŐL INFO TALÁLHATÓ A WWW.HODACS.HU OLDALON.



felszerelésekkel, alkatrészekkel, ruházattal és minden a kis hajóval kapcsolatos dologgal kereskedő cég. A címe „The Secrets of Opti Coaching”.

Ez nem hátránya a könyvnek, hanem az angolul akár csak alapfokon tudóknak már előny. Egyrészt ez a hajózás nemzetközi nyelve, tehát a gyerekeknek, kísérőiknek, edzőiknek használni kell, ha valaha is nemzetközi versenyen vennének részt. Ráadásul nem anyanyelvű angol írta, hanem olyan, aki jól ismeri a nyelvet, és angol anyanyelvűeket is oktatott, de ő maga nem angol. Vagyis a nyelvezete tiszta és nagyon érthető, a lehetőségekhez mérten nincs megkavarva bonyolult szóhasználattal.

Ha visszautalhatok a vitorlás könyvfordításaimra: akadt köztük olyan, amelynek a nyelvezetéből érezhetően szinte minden fejezetét más írhatta, bár egy szerző jegyezte. Egyik másik résznel, a hajam hullott ki, mire megértettem, mit akar kifejezni a szerencsétlen, aki megfélemezett arról, hogy nem a haverjának ír a helyi klub bárpultjánál...

Tehát Hodács Attila könyvéből még hasznosan tanulhatunk „vitorlás angolul” is.

Attila régi jó ismerősöm, még inkább az édesapja Hodács Lajos. Nagyra becsülöm mindkettőjüket. Lajos – más egyebek mellett – a világ egyik legjobb Optimist építője. Hajóival többen nyernének, ha jobban ismernék, vagy elhinnék itthon is, hogy a HOOK ópék milyen jók. De azért így is akad bőven bajnoki, sőt friss Európa-bajnoki cím a tarsolyában. Fia, Attila persze kiskorában kezdett versenyezni. Házikoszton és házi Optimisten felnőve lett sikeres versenyző,

majd gyerekekkel foglalkozó edző. Hazai eredmények és bajnoki címek után járt és dolgozott túl az Óperencián, majd Amerikából hazatérve most újra itthon oktat.

Időközben írta ezt a kis könyvet, amely már itthon is kapható. 2008-ban kezdte el gondolatait, tapasztalatait papírra vetni, ha netán egy időre el kéne szakadnia az edzősködéstől, akkor később, például a gyerekei révén visszakerülve majd emlékezzen mindenre. Szerencsére edző maradt azóta is, folyamatosan. Most újra Fűzfőn dolgozik.

A kézikönyv a hajóbeállításról, hajóvezetéstől kezdve, az ábrákkal illusztrált praktikus bójás és bója nélküli gyakorlatokon keresztül taktikai és stratégiai tanácsokig is eljut. Ezek mellett nevelési fázisokkal, hajóvezetési hibákkal és vásárlási tanácsokkal kapcsolatos eszmefuttatások olvashatóak benne. Újdonsága a többi szakirodalmi anyaghoz képest, az egyes témák megközelítése. Nem pusztán leírja egy-egy gyakorlat lényegét, végrehajtását és tanításának módját, hanem azt is tárgyalja, hogy milyen valós, versenyzés során előforduló probléma jó megoldására készít fel. A felvázolt problémák és megoldások pedig teljes mértékben valósak. Nem csak optimisteknek!

Ha a sok fordítás után írnék egy vitorlás könyvet, praktikusan el kéne lopnom ennek az optimistes kézikönyvnek a szerkezetét. Lefordítani tiszta, világos megállapításait, aztán már csak kevés kiegészítéssel és sok hablattal elrejtve a plágiumot kész is lenne egy, a vitorlás hajókezelés és versenyzés alapjait mindenkinek tanító komoly könyv. •



Szezont nyitunk, de hol?

A vitorlás szezonnitó ünnepege hagyományosan Balatonfüreden van. De akkor mi lesz Siófokon?

SZUTOR FERENC

Igén egy kicsit besűrsödnek az események május elején. Az persze teljesen normális, hogy májusra a kiéhezett vitorlázók már igazán várják a vizet. Ennek megfelelően az is normális hogy mindenhol elindul a szezonz, ebből pedig az következik, hogy minden második kikötőben van egy „Szezonnitó” ami itt versenyt, ott ünnepet, amott csak egy haveri koccintást takar. Nincs is ezzel semmi baj!

Viszont hogy valahol legyen egy igazán rendes megnyitó, ezért **az elmúlt 75 évben Balatonfüreden rendezték meg a Vitorlabontó ünnepet.**

Miből is áll ez?

1. Vitorlás verseny a nagyhajók részére.
2. Klasszikus hajók felvonulása.
3. Balaton megkoszorúzása a Kishamisról (mint a legidősebb hajóról)
4. Mindenféle parti program, hogy a szárazföldi emberek számára is legyen látnivaló.

De mi változik idén?

Füreden semmi. Siófok viszont május 10-11-én otthont ad majd a Vitorlás Szövetség szezonnitó rendezvényének. Erről a Budapest Boat Show-n írt alá megállapodást a Balatoni Hajózási Zrt. (Halmos Gábor) és a Magyar Vitorlás Szövetség (Kollár Lajos).

Hogy mi lesz a programja a siófoki szezonnitó rendezvényének? Nem fogjátok kitalálni:

1. Vitorlás verseny (BAHART Regatta Túraversenyszorozat I. forduló)
2. Oldtimer vitorlás felvonulás
3. Balaton megkoszorúzása a Kishamisról (aminek egyébként éppen 60 éve ad otthon a siófoki kikötő)
4. Mindenféle parti program

Na, akkor – teszem fel a kérdést – ki, hol nyitja meg a Balatoni szezont? •



HANSE

385

**NAGY SEBESSÉGNÉL IS
BIZTOS IRÁNYTARTÁS**

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

**TACK-VÁLTÁS A
KÖTÉLZET ÉRINTÉSE NÉLKÜL**

Integrált önváltó focok

SZELLŐS ÉS VILÁGOS

Minden kabinban testablak
Fedélzetbe símuló nyitható nyílások

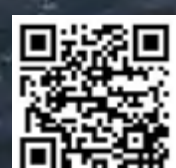
**ERGONOMIKUS
COCKPIT KIALAKÍTÁS**

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

**„EGYKEZES”
VITORLÁZÁS**

A mozgókötélzet hátrafut
a kormányállásig

LENDÜLETES CIRKÁLÁS



Video

325 ^{new} 345 355 385 415 445 495 545 ^{new} 575 630e

VERSENYNAPTÁR 2014



VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
I. VILÁG- ÉS EURÓPA-BAJNOKSÁG, EGYÉB NEMZETKÖZI VERSENYEK			
Timár Péter Emlékverseny (LR nyílt, L4.7, Op)	március 8-9.	Pula-Horvátország	THE-YKA
Melges24 Európa-bajnokság	május 2-9.	Balatonfüred	MKB Bank VK
18' Skiff Europa Cup	május 22-25.	Balatonföldvár	SVE
Csillaghajó Európa-bajnokság	június 6-13.	Balatonföldvár	SVE
Finn Masters Europa Cup	szeptember 10-14.	Tihany	THE
Merkantil Laser Europa Cup	szeptember 19-21.	Balatonfüred	BYC
CECC 2014	október 10-12.	Tihany	THE
II. ORSZÁGOS BAJNOKSÁGOK			
Dragon (Országos Bajnokság)	május 29-június 1.	Balatonfüred	BYC
Nacra Kupa Katamarán (Országos Bajnokság) – F18, M3	június 19-24.	Alsóörs	KSE
Nautic (Országos Bajnokság)	június 27-július 2.	Balatonkenese	KMP VSE
Nagyhajós Jolle (Országos Bajnokság) – 15-ös, Klasszikus és Öv 25-ös Jolle	július 3-7.	Fonyód	TVSK-Jolle OSZ
J-24 (Országos Bajnokság)	július 23-27.	Balatonfüred	BYC -J-24 OSZ
Kalóz (Országos Bajnokság)	július 28-augusztus 1.	Agtárd	VVSZ-MKOSZ
Nagyhajós Bajnokság – Öv, 40-es, 30-as, E30, 22-es cirkáló, X35, 11m OD, X-35, Scholtz 22	augusztus 1-6.	Balatonfüred	MVSZ
70-es és 50-as cirkáló (Országos Bajnokság)	augusztus 2-6.	Tihany	THE
Regina (Országos Bajnokság)	augusztus 8-11.	Alsóörs	TVSK-Regina OSZ
Soling (Országos Bajnokság)	augusztus 14-17.	Balatonalmádi	Soling OSZ
49er (Országos Bajnokság)	augusztus 17-21.	Balatonföldvár	SVE
Melges24, ASSO, 8m OD (Országos Bajnokság)	augusztus 20-24..	Balatonfüred	MVM SE
Utánpótlás Országos Bajnokság – Optimist, Cadet	augusztus 26-31.	Balatonfűzfő	BS-FVK
Utánpótlás Országos Bajnokság – 420, Laser Radia, Laser4.7	augusztus 26-31.	Zánka	ZÚNK VK
Sudár Regatta és Elliott 770 (Országos Bajnokság)	augusztus 27-31.	Csopak	Kereked VK
FD és Csillaghajó (Országos Bajnokság)	szeptember 4-7.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Dolfin (Országos Bajnokság)	szeptember 5-8.	Balatonfüred	ASE
III. ORC Nagyhajós, Folkboat, YS II. és YS III. (Országos Bajnokság)	szeptember 11-14.	Balatonfüred	MVSZ
Nemzetközi Balatoni Vitorlás Hét – 470 felnőtt és junior Országos Bajnokság, F18, M3, ranglistaverseny	szeptember 24-28.	Balatonfüred	MVSZ
Finn (Országos Bajnokság)	szeptember 24-29.	Tihany	THE – Finn OSZ
Laser felnőtt, junior és LR női – Országos Bajnokság nyílt verseny és Magyar Egyetemi és Főiskolai Bajnokság	szeptember 25-29.	Zánka	ZÚNK VK
III. NEMZETKÖZI, RANGLISTA ÉS MINŐSÍTŐ VERSENYEK			
Silwell Kupa – F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K,	március 29-30.	Agárd	ARSC
ARSC Kupa – F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K	április 5-6.	Agárd	ARSC
Bajnokok Bajnoksága	április 19-20.	Balatonkenese	KMP VSE
Tavaszi Bajnokság – 49er, FD, St, 470, F, L, F18	április 26-27.	Balatonfüred	MVSZ

VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
Melges24 Tavasz Regatta – EB előverseny	április 26-27	Balatonfüred	Mejges24 OSZ
F.W. Raiffeisen Kupa utánpótlás verseny – 420, LR, L4.4, C, Op	április 26-27	Balatonföldvár	Spartacus VE
Kenesei Szezonnyitó (OD Trophy I. forduló) – Dockyard ski-yachting, OD flotta, NAU, X-35	április 26-27.	Balatonkenese	KMP VSE
Hlavnyai László Évadnyitó Emlékverseny – K, F, S, S4.7, Op	április 26-27.	Mályi-tó	MMVSC
Keszthelyi Évadnyitó – Nagyhajók YS I., YS II., YS III.	május 1-4.	Keszthely	KJAVSE
Melges24 Európa-bajnokság	május 2-9.	Balatonfüred	MKB Bank VK
Kereked utánpótlás ranglista verseny – 470 f, j, 420, LStd, LR, L4.7, C, Op	május 2-4.	Csopak	Kereked VK
HYC Kupa – Dragon, Op	május 2-4.	Balatonfüred	HYC
I. Szombati Sorozat – YS, kishajók, katamarán	május 3.	Keszthely	KYC
MNB Fél-sziget-kerülő túraverseny – Kalóz	május 3.	Tihany	MNB SK
Miskolc Plaza Kupa – K, F, S, L4.7, Op	május 3-4.	Mályi-tó	Justitia VSE
Tolnay Kálmán László Emlékverseny – Nagyhajók	May 11.	Balatonfüred	BYC
BAHART Regatta – Túraverseny sorozat (I. forduló), Amatőr YS I., YS II., YS III.	május 11-12.	Siófok	BHSE-BH Zrt.
Fertő Match Race Series (1 forduló) – 18' Nh	május 16-18.	Fertő-tó	FVSZ
Fonyódi Kormoránok Évadnyitó – Nagyhajók	május 17.	Fonyód	FoKVE
Balatoni Évadnyitó – Nagyhajók (túraverseny)	május 17.	Balatonfüred	MVSZ
Balatoni Évadnyitó – K, 420, LR, L4.7, C, Op	május 17-18.	Balatonfüred	MVSZ
GP 1. 49er	május 17-18.	Balatonalmádi	AYCE
Fertő tavi Évadnyitó, Bettelheim Kupa – K, F, LR, L4.7, Op	május 17-18.	Fertő-tó	FVE
18' Skiff Europa Cup	május 22-25.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Burgmann-Atomerómú Kupa – Kalóz, Finn (5 tó bajnokság)	május 23-25.	Balatonfüred	ASE
Uniqa Gépjármű Regatta – nagyhajók	May 24.	Balatonkenese	Balaton 44 Bt.
Mihákovics Emlékverseny – Nagyhajók (túraverseny) Balaton Kupa (2 futam)	május 24-25.	Tihany	ÁFI
Velencei-tavi Évadnyitó, Gebauer Béla Emlékverseny – F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K	május 24-25.	Agárd	VVSZ
Dragon Országos Bajnokság	május 29-június 1.	Balatonfüred	BYC
Dolesch Iván Emlékverseny – FD, St, 470, LStd, F	május 30-június 1.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Majthényi Zsombor Emlékverseny, Utánpótlás ranglista verseny – 420, LR, L4.7, C, OP	május 30-június 1.	Agárd	THE-YKA
Fertő Match Race Series (2. forduló) – 18' Nh	május 30-június 1.	Fertő tó	FVSZ
Kereked OD Kupa (OD Trophy II. forduló) – OD flotta, X-35	május 31-június .1	Csopak	Kereked VK
BAHART Regatta, Túraverseny sorozat (II. forduló) – Amatőr YS I., YS II., YS III.	május 31-június 1.	Badacsony	BHSE-BH Zrt.
Generali Biztosítási Kupa – Nagyhajók (amatőr)	május 31-június 1.	Balatonkenese	Balaton 44 Bt.
Eurowind Kupa 2014 – F18, M3	május 31-július 1.	Alsóörs	KSE
General Bankár és Biztosítási Kupa – Nagyhajók amatőr	June 1.	Balatonkenese	Balaton 44 Bt.
Csillaghajó Európa-bajnokság	június 6-13.	Balatonföldvár	Spartacus VE



VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
LYC Kupa (1. forduló) – Nagyhajók YS I., YS II., YS III.	June 7.	Balatonfűzfő	BS-FVK
II. Szombati Sorozat 2. – YS, kishajók, katamarán	June 7.	Keszthely	KYC
Sirály Kalóz kupa, Vida Lajos Emlékverseny – Kalóz (5 tó bajnokság), F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op	június 7-8.	Agárd	Sirály SC
Old Boys Kupa – Nagyhajók YS pályaverseny	június 7-8.	Fertő-tó	FVSZ-Széchenyi István
CSVI Op ranglista és utánpótlás verseny – L4.7	június 7-9.	Csopak	Procelero SE
Pünkösdi Regatta	június 7-9.	Balatonföldvár	TVSK
Helly Hansen Kupa (Keszthely város Nagydíja) – Nagyhajók (túraverseny), Balaton Kupa (2 futam)	June 8.		
Siófoki Évadnyitó	június 8.	Siófok	SVSK
Nyílt YS verseny			
Tramontana-Sennebogen Kupa – Nagyhajók	június 14.	Balatonfüred	TRYCE
Pharma Kupa és Doktor Regatta – Nagyhajók (amatőr)	június 14.	Balatonkenese	Balaton 44 Bt.
Dental Regatta – Nagyhajók (amatőr)	június 14.	Balatonkenese	Litkey és Társa Kft.
Nyári Földvári Regatták (I. Forduló) – FD	június 14-15.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Stratis Kupa – 30-as cirkáló	június 14-15.	Csopak	Kereked VK
Regina Regatta	június 14-15.	Alsóörs	TVSK
GP 2. 49er	június 14-15.	Alsóörs	49er OSZ
Plasztik Regatta – Nagyhajók, YS I-III.	június 14-15.	Marina Fűzfő	Második Hullám VE
FVE Kupa – K, F, LR, L4.7, Op	június 14-15.	Fertő tó	FVE
Hamis Szalag – Nagyhajók	June 15.	Siófok	VSC
Laser Flottabajnokság – ranglista verseny – L, LR, L4.7	június 17-19.	Balatonfüred	MVM SE
Nacra Kupa Katamarán (Országos Bajnokság) – F18, M3	június 19-24.	Alsóörs	KSE
Csoki Kupa ranglista verseny – 420, Op	június 20-22.	Balatonföldvár	Spartacus VE
VI. Surgicare Orvos-Gyógyszerész Kupa – Szakmai Regatta YS I., YS II., YS III.	június 20-22.	Balatonboglár	LVE
LYC Kupa 2. forduló – Nagyhajók YS I., YS II., YS III.	June 21.	Balatonfűzfő	BS-FVK
Soltész-Paks Kupa – Kalóz, 470	június 21-22.	Balatonfüred	ASE
Csillagtúra – Nagyhajók (túraverseny)	június 21-22.	Balatonfüred	VILATI SE
Egykezes verseny – Kenese-Keszthely Nagyhajók	június 21-22.	Csopak	Kereked VK
EGIS Kupa, Lám Dezső Emlékverseny – Nagyhajók	június 21-22.	Csopak	EGIS SE
Szentivánéji Kupa – F, K, S, S4.7, Op	június 21-22.	Mályi-tó	MMVSC
Baranya Kupa – F, L, Op	június 21-22.	Orfű	OVE
Nemzetközi Velencei-tavi Vitorlás Hét – F, Fv, Fj (5 tó bajnokság), Velencei-tó Bajnoksága L, LR, L4.7, K	június 26-29.	Agárd	VVSZ
DIÁK OLIMPIA – 420, LR, L4.7, C, Op	június 27-29.	Zánka	ZÚNK VK
Borregatta-Borászregatta – Nagyhajók	június 27-29.	Balatonkenese	BFYC
Fertő Match Race Series (3. forduló) – 18' Nh	június 27-29.	Fertő tó	FVSZ
Nautic (Országos Bajnokság)	június 27- július 2.	Balatonkenese	KMP VSE

VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
BAHART Regatta és XIX. International Kupa & Karsai Lajos Emlékverseny, Túraverseny sorozat (III. forduló), Amatőr YS I., YS II., YS III.	június 28-29.	Balatonboglár	BHSE-BH Zrt.
F. W. Raiffeisen Private Banking Kupa (OD Trophy III. forduló) – OD flotta, X-35	június 28-29.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Ripka László Emlékverseny – 11m OD, E30, D	június 28-29.	Tihany	TYC SE
Soproni Építők Kupa – LR, L4.7, Op, Kalóz, F	június 28-29.	Fertő-tó	SÉP
Laurel Kupa, Fv	június 30-július 1.	Agárd	ARSC
Nagyhajós Jolle (Országos Bajnokság) – 15-ös, Klasszikus és Öv 25-ös Jolle	július 3-7.	Fonyód	TVSK-Jolle OSZ
III. Szombati sorozat – YS, kishajók, katamarán	July 5.	Keszthely	KYC
Fehér Szalag – Classic Round, Izsák Szabolcs Emlékverseny – Nagyhajók (túraverseny) Balaton Kupa (1 futam)	július 5.	Balatonfüred	MVSZ
VVSI Kupa – F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K	július 5-6.	Agárd	VVSI
Széchenyi Regatta-FVE Kupa – Kalóz (5 tó bajnokság), Finn	július 5-6.	Fertő tó	FVE
Horváth Boldizsár Emlékverseny – Nagyhajók (túraverseny)	July 6.	Balatonfüred	BYC
46. Kékszalag (Nemzetközi tókerülő távverseny) – Nagyhajók, Balaton Kupa (1 futam)	július 10-12.	Balatonfüred	MVSZ
7. Kékpántlika (Ifjúsági túraverseny) – 420, LR, L4.7, C, Op	July 12.	Balatonfüred	MVSZ
2. 2 Szalag Katamarán Túraverseny – M3 osztály (21 láb vagy annál kisebb)	July 12.	Balatonfüred	MVSZ-KSE
Megyei Bajnokság – Honlap.hu Kupa – F, S, L4.7, Kalóz	július 12-13.	Mályi-tó vagy	Justitia VSE
IX. Ügyvéd Kupa Nagyhajós Regatta – Szakmai Regatta YS I., YS II., YS III.	július 18-20.	Balatonvilágos	LVE
Sikló Flottabajnokság – Sikló, SR, S4.7, 470, Finn (5 tó bajnoksága)	július 18-20.	Hejőkeresztúri tó	MMVSC
Fertő Match Race Series (4. forduló) – 18' Nh	július 18-20.	Fertő tó	FVSZ
Nyári Földvári Regatták (II. forduló) – FD, St, Dragon	július 19-20.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Egykezes és Négykezes verseny – Nagyhajók	július 19-20.	Csopak	Kereked VK
GP 3 49er és 470 ranglistaverseny – D-One nemzetközi verseny	július 19-20.	Balatonfüred	MVM SE-Finn OSZ
Rizling Kupa – Nagyhajók (túraverseny)	július 19-20.	Ábrahámhegy	TVSK Ábrahámhegy
J-24 Országos Bajnokság	július 23-27.	Balatonfüred	BYC-J-24 OSZE
Bonifác Kupa – Nagyhajók	július 25-27.	Balatonfűzfő	Balatonfűzfői VSE
Klasszikus Kupa – 75-ös, 70-es, 50-es, 40-es, 30-as, 22-escirkálók, E30-as, Dragon, 25-ös, 15-ös túra jolle, Folkboat	július 26-27.	Csopak	Kereked VK
Fejér Megyei Bajnokság (Dr. Springer Ferenc Emlékverseny) – F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K	július 26-27.	Agárd	VVSZ
Spartacus Nagyhajós Kupa – Nagyhajók (pályaverseny)	július 26-27.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Lájer Admirális Emlékverseny – M3, F18	július 26-27.	Alsóörs	KSE
OVE Kupa – F, Op	július 26-27.	Orfű	OVE



VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
BAHART Regatta (Túravverseny sorozat – IV. forduló) – Amatőr YS I., YS II., YS III.	július 26-27.	Szigliget	BHSE-BH Zrt.
Kalóz Országos Bajnokság	július 28-augusztus 1.	Agárd	VVSZ-MKOSZ
Fertő Match Race Series (Döntők) – 18' Nh	augusztus 1-3.	Fertő tó	FVSZ
V. Folkboat találkozó	augusztus 1-3.		
Nagyhajós Bajnokság – ÖV, 40-es, 30-as, E30, 22-es cirkáló, X35, Elan 310, 11m OD, E770, Scholtz 22	augusztus 1-6.	Balatonfüred	MVSZ
Timu Emlékverseny az utánpótlásért – Nagyhajók	augusztus 1.	Tihany	THE
IV. Szombati Sorozat – YS, kishajók, katamarán	augusztus 2.	Keszthely	KYC
49er GP IV.	augusztus 2-3.	Balatonföldvár	SVE
70-es és 50-as cirkáló (Országos Bajnokság)	augusztus 2-6.	Tihany	THE
Optimist Csapatbajnokság	augusztus 4-6.	Balatonfüred	MVM SE
S. O. S. Gyermekfalva Regatta – Nagyhajók	augusztus 7.	Balatonfüred	TECON SE
Fertőbajnokság (Schantz Mátyás Emlékverseny) – LaserStd, Kalóz, 470, Finn (5 tó bajnokság)	augusztus 8-10.	Fertő tó	FVSZ
Regina Országos Bajnokság	augusztus 8-11.	Alsóörs	TVSK-Regina OSZ
Nyári Földvári Regatták (III. forduló) – FD, St	augusztus 9-10.	Balatonföldvár	Spartacus VE
IX. Joker-Termoplus Kupa (Pálos István Emlékverseny) – YS I, YS II, YS III, 15, 20 25 jolle	augusztus 9-10.	Fonyód	Fonyódi VE-
Daruker Kupa – F,S, L4.7, Kalóz (5 tó bajnokság)	augusztus 9-10.	Hejőkeresztúri tó	Justitia VSE
Soling (Országos Bajnokság)	augusztus 14-17.	Balatonalmádi	Soling OSZ
Alkotmány – Tig-res – Tabu Oldtimer Kupa – Nagyhajók, YS I., cirkálók és jollék	augusztus 16.	Balatonkenese	KMP VSE
Artesz Kupa – Kalóz, L	augusztus 16-17.	Balatonfüred	ASE
Csoda Kupa – K, F, S, S4.7, Op	augusztus 16-17.	Mályi-tó	MMVSC
IV. Kelet-Nyugat Kupa HYC – Nagyhajók (kivéve 30-as cirkáló)	augusztus 17.	Balatonkenese-	HYC
49er Országos Bajnokság	augusztus 17-21.	Balatonföldvár	SVE
Melges24, ASSO, 8m OD (Országos Bajnokság)	augusztus 20-24.	Balatonfüred	MVM SE
Almádi Kupa – 30-as cirkálók	augusztus 21-24.	Balatonalmádi	VIDEOTON
THE Olimpik Regatta (ranglista verseny) – 470, F, L	augusztus 22-24.	Tihany	THE
Tihanyi Kör – Nagyhajók	augusztus 23.	Tihany	TYC SE
VI. Bavaria Nagydíj-Nagyhajós Regatta – YS I-III., Többtestűek	augusztus 23.	Balatonlelle	BL Bavaria YC
Utánpótlás Országos Bajnokság – Optimist, Cadet	augusztus 26-31.	Balatonfűzfő	BS-FVK
Utánpótlás Országos Bajnokság – 420, Laser Radial, Laser4.7	augusztus 26-31.	Zánka	ZÚNK VK
Sudár Regatta és Elliott770 – Országos Bajnokság	augusztus 27-31.	Csopak	Kereked VK
Összevont cirkálók Flottabajnokság	augusztus 28-31.	Balatonfüred	TRYCE
Compass Vitorlás Napok – L, Op, Finn és Kalóz (5 tó bajnokság), RC, Szörf	augusztus 29-31.	Orfú, Pécsi- tó	LVE-OVE
BAHART Regatta (Túravverseny sorozat – V. forduló) – Amatőr YS I., YS II., YS III.	augusztus 30.	Balatonszemes	BHSE-BH Zrt.

VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
Tecon Nagydíj – Nagyhajók (túra és pályaverseny), Balaton Kupa (1 futam, túravverseny)	augusztus 30-31.	Balatonfüred	Tecon SE
Dolfin Országos Bajnokság	szepetember 4-7.	Balatonfüred	ASE
FD és Csillaghajó (Országos Bajnokság)	szepetember 4-7.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Építők Vitorlás Kupája – Nagyhajók	szepetember 5.	Balatonfüred	BYC
IX. Közmű és Épületgépész Kupa – Szakmai Regatta YS I., YS II., YS III.	szepetember 5-7.	Balatonkenese (BFYC)	LVE
V. Szombati Sorozat – YS, kishajók, katamarán	szepetember 6.	Keszthely	KYC
IX. Szigligeti kupa – YS I-III, összevont jolle, katamarán	szepetember 6.	Szigliget	SZIGL VE
Justitia Kupa – K,F,S,L4.7, Op	szepetember 6.	Mályi-tó	Justitia VSE
Greco Kupa – 470, L	szepetember 6-7.	Balatonföldvár	SVE
Király Ferenc Emlékverseny – Kalóz, Finn	szepetember 6-7.	Balatonfűzfő	BS-FVK
Zánka Open – Nagyhajók	szepetember 6-7.	Zánka	ZÚNK VK
Beszédes József Emlékverseny – Nagyhajók (túravverseny), Balaton Kupa (2 futam)	szepetember 6-7.	Siófok	VSC
Bujtor István Emlékverseny – 30-as cirkálók	szepetember 6-7.	Balatonfüred	MKB BANK VK
Füred Kupa One Design verseny (OD Trophy IV. forduló) – Asso99, D, S22, E770, J-24, 8m OD, SR, Melges24, X-35	szepetember 6-7.	Balatonfüred	BYC
Finn Masters Europa Cup	szepetember 10-14.	Tihany	THE
III. ORC Nagyhajós, Folkboat, YSII és YS III (Országos Bajnokság)	szepetember 11-15.	Balatonfüred	MVSZ
43. Iparági találkozó – Kalóz, nagyhajók	szepetember 11-14.	Balatonfüred	ASE
Félsziget-kerülő – Széchenyi István Emlékverseny – Nagyhajók (túravverseny) – ORC Bajnokság futama, Balaton Kupa (1 futam)	szepetember 13.	Balatonfüred	MVSZ
Fonyódi Kormoránok Évadzáró – Nagyhajók	szepetember 13.	Fonyód	FoKVE
Gentlemen's Race egykezes verseny	szepetember 13.	Keszthely	KYC
Fashion Cup – Nagyhajók (amatőr)	szepetember 14.	Balatonkenese	Balaton 44 Bt.
Laser Europa Cup és ranglista verseny – L, LRn, LR, L4.7	szepetember 19-21.	Balatonfüred	BYC
BYC Kupa ranglista verseny – 420, C, Op	szepetember 19-21.	Balatonfüred	BYC
Dragon Flottabajnokság – Star	szepetember 19-21.	Csopak	Kereked VK
Szüreti Regatta – Nagyhajók (túravverseny)	szepetember 20-21.	Alsóörs	TVSK
Keszthelyi Évadzáró – Nagyhajók YS I, YS II, YS III	szepetember 20-21.	Keszthely	KJAVSE
Baltoni Vitorlás Hét – 470 Országos Bajnokságok – F18, M3 (ranglista)	szepetember 24-28.	Balatonfüred	MVSZ
Finn Országos Bajnokság	szepetember 24-29.	Tihany	THE-Finn OSZ
Laser felnőtt, junior és LR női – Országos Bajnokság nyílt verseny és Magyar Egyetemi és Főiskolai Bajnokság	szepetember 25-29.	Zánka	ZÚNK VC
TBS Nagydíj – egyszemélyes verseny – Nagyhajók	szepetember 26-27.	Csopak-Balatonfüred	Kereked VK-BYC
Unitef Kupa – Nagyhajók (pályaverseny)	szepetember 27-28.	Balatonföldvár	Spartacus VE
Pákozdi Csata Emlékverseny – F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, K	szepetember 27-28.	Agárd	VVSZ
Siófok Kupa Flottabajnokság – 15-ös, 25-ös és T Jolle Flottabajnokság, 70-es cirk.	szepetember 27-28.	Siófok	SVSK



VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
VI. Szombati Sorozat – YS, kishajók, katamarán	október 4.	Keszthely	KYC
Pempő Kupa – Yardstick, 15-ös Jolle	október 4-5.	Siófok	BHSE
Évadzáró – F, K, LR, L4.7, Op	október 4-5.	Fertő tó	SÉP
CECC 2014 – Cadet	október 10-12.	Tihany	THE
Építők Finn Kupa (Csernussi Endre emlékverseny) – L, LR, L4.7, Op, K, F, Fv, Fj	október 11-12.	Agárd	ARSC
X. Magyar Tengeri – Nagyhajós Bajnokság – Salona 38	október 18-25.	Adria	Primosten
Őszi Regatta – Nagyhajók	október 19.	Balatonkenese	KMP VSE
Siófoki Évadzáró – Nyílt YS amatőr	október 19.	Siófok	SVSK
Baltoni Évadzáró – FD, St, 49er, 470, F, L, 420, LR, L4.7, C, Op, F18	október 23-24.	Balatonfüred	MVSZ
Last Minute Regatta – Nyílt YS verseny	október 25	Keszthely	KYC
Egyszemélyes osztályok évadzáró versenye – F, Fv, Fj, L, LR, L4.7, Op, S	október 25-26.	Agárd	ARSC
VII. Dér Kupa – YS I., YS II., YS III. (túraverseny)	november 1.	Balatonkenese	LVE
Siófok Match Race – Meghívásos páros verseny	november	Siófok	SVSK
Mikulás Kupa – F, K, S, S4.7, Op	december 6-7.	Mályi-tó	MMVSC
SZÉLRŐZSA tókerülő túraverseny – amatőr vitorlázók versenye	május 1- szeptember 30.	Balaton	Második Hullám SE
Rumcájsz Kupa (4 futam) – Nagyhajók	június 28. (1-2 futam) augusztus 16. (3-4 futam)	Fűzfői-öböl	Balatonfűzfői VSE

VERSENY MEGNEVEZÉSE HAJÓOSZTÁLY(OK)	IDŐPONT	VERSENY HELYE	VERSENY RENDEZŐJE
Boszorkány sziget-Maros torkolat	Egész évben a vízállástól és az időjárástól függően.	Szeged-Tisza	Szegedi VE-Tiszavirág SE
Rekordkísérlet			
Jolle, szörf			
IV. JÉGVITORLÁS VERSENYEK			
A DN versenyek helye és ideje – az időjárástól függően – később kerül meghatározásra.			
V. 2014. évben megrendezésre kerülő karitatív vitorlás események az MVSz-Lárfári Alapítvány szervezésében.			
A szombathelyi kórház gyermekonkológiai osztályáról, valamint a budapesti Szent László kórházból transzplantált gyermekek és hozzátartozóik részére.	június 28.	Szigliget	
DownWind Regatta a down szindrómás gyermekek és hozzátartozóik részére	július 26-27.	Balatonföldvár	
SOS Gyermekfalv Regatta az SOS Gyermekfalv lakói részére	augusztus 7.	Balatonfüred	
Mozgáskorlátozottak és hozzátartozóik részére	augusztus 9.	Balatonkenese	
A budapesti Tűzoltó és Madarász utcai gyermekkórház onkológiai osztályáról a gyermekek és hozzátartozóik részére	augusztus 30.	Balatonfüred	
A rendőr és tűzoltó árvák és hozzátartozói részére	szeptember 14.	Balatonfüred	



KENESE-KESZTHELY

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



WIA Elektromos Yachtok



WIA ELEKTROMOS YACHT

kényelmes ▶ elegáns ▶ környezetbarát



Milyen volt a Budapest Boat Show?

Nézőpont kérdése.

GERŐ ANDRÁS

Vasárnap este bezárt a BBS. Hétfőn a hajók többségét is kivonszolták a kiüresedett G pavilonból. A 9500 m²-es kiállító terem megtöltése valóban örvendetes esemény, amit a látogatók nagy része pozitívan is értékelt. Persze mint mindig, most is voltak fanyalgók. Volt, aki a betérők ruházatából már a pénztáraknál látta milyen kevesen jönnek a Boat Show-ra, de olyan is akadt, aki az ötvenezeres összlátogatói létszámból csak ezret szavazott meg a hajókiállításra. Tehát szerintük ötvenszer nagyobb érdeklődés mutatkozott az „A” pavilon látnivalóira.

Akkor lássuk a tényeket!

Van 3 embercsoport: 150.000 vadász, 300.000 horgász és 30.000 hajós, esetünkben főként vitorlás. A puskást meg a pecást – talán a ruházatuk alapján –

összezárják az „A” pavilon mintegy 20.000 m²-én. A „G” csupán 9.500 m², de itt csak a hajósoké a terep. Ha leosztjuk a felületet, akkor a zöldeknek egy négyzetméterére a célcsoport 23 embere jut a hajósoknál 3.

A Hungexpo adatai alapján 40.000 zöldruhás és 10.000 hajós látogató érkezett, tehát egy négyzetméternyi kiállítási felületet az „A” pavilonban 2 puskás-pecás míg a „G”-ben 1 hajós tekintett meg. Ez azt is jelenti, hogy felületarányosan nem ötvenszer, hanem csupán kétszer annyi zöldruhás látogató volt, mint hajós.

De azt is láthatjuk, hogy a teljes horgász vadász populáció 9%-a volt kíváncsi a kiállításra, a hajósok 30%-ával szemben. Persze lehet azon vitatkozni, hogy a harminc ezres hajós közösséget miért a vitorlások létszámára

KÉPGALÉRIA

CSÜTÖRTÖK1 • CSÜTÖRTÖK 2 • PÉNTEK • SZOMBAT • VASÁRNAP • **VIDEÓ**





AZT MÁR TISZTÁZTUK, HOGY
EZ A KIÁLLÍTÁS JÓL TÜKRÖZ-
TE A JELENLEGI HAJÓZÁSI PIAC
ERŐ ARÁNYÁT, MELY ELSŐSOR-
BAN A VITORLÁZÓKNAK ÉS KISEBB
RÉSZBEN A MOTOROSOKNAK
SZÓLT

Milyen volt a Budapest
Boat Show?

Nézőpont kérdése.



Milyen volt a Budapest
Boat Show?
Nézőpont kérdése.



A SZÍNPADI PROGRAM SOKRÉTŰSÉGÉT BIZONYÍTJA, HOGY SZINTE FOLYAMATO- SAN MEGTELT A NÉZŐTÉR, PEDIG FÉLÓRÁNKÉNT CSERÉLŐDTEK A SZEREPLŐK A KIÁLLÍTÁS 4 NAPJA ALATT.

vetítettük, de a motoros piac jelenlegi állapotában, mint kiállítás látogató nem kalkulálható.

Foglaljuk össze! A valóban túlszűfolt „A” pavilonhoz képest fele annyi látogató jutott a kisebb alapterületű „G” pavilon egységnyi felületére. Mivel a „G”-ben a kiállítási standok is lazábban helyezkedtek el, a hajós látogatók kényelmesebben tekinthették meg a látnivalókat. Így az 50:1 arány rosszindulatú nettó hülyeség.

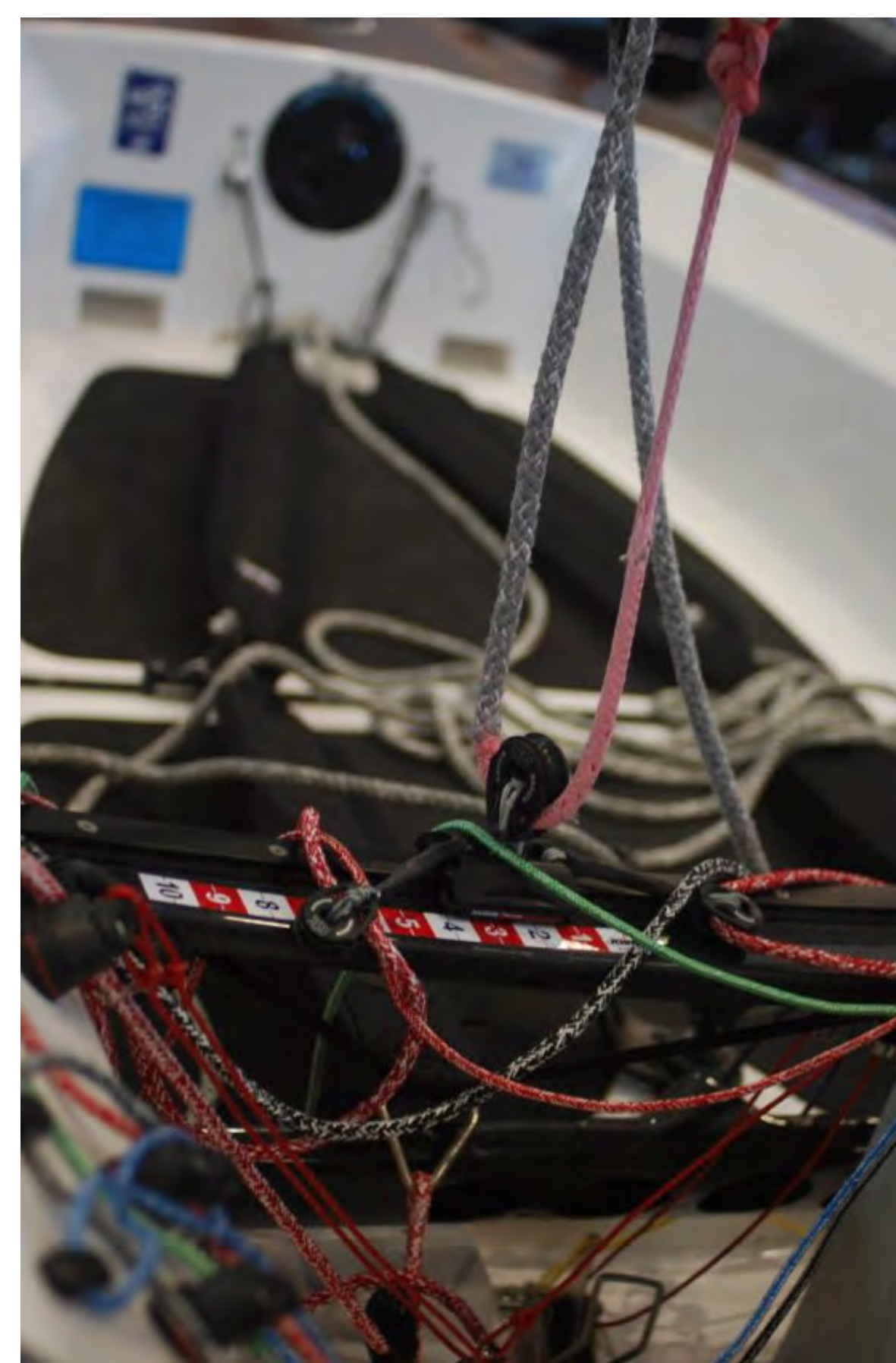
Azt már tisztáztuk, hogy ez a kiállítás jól tükrözte a jelenlegi hajózási piac erő arányát, mely elsősorban a vitorlázóknak és kisebb részben a motorosoknak szólt, ott is leginkább az új szereplő, az elektromos meghajtás kedvelőinek.

A nagyobb 30-42 lábas túra vitorlás kategória 5 hajót is felvonultatott, látványos keresztmetszetét adva e szegmensnek. A népszerű daysailerek is jelentős erőt mutattak. Mind a hazai, mind a külföldi gyártók a legkeresettebb modelleket mutatták be. Ennyi fajta elektromos hajtású motorost még sosem láttunk, lehet, hogy a következő kiállításon már külön pavilont kell

a rendezőknek biztosítaniuk? A kis sporthajók, az olimpiai osztályok, vagy a nyílt Kékszalag esélyes karbon többtestűje is látható volt, nem beszélve a vitorlagyártók, felszerelés forgalmazók, és a különféle szolgáltatók bemutatkozásáról. A színpadi program sokrétűségét bizonyítja, hogy szinte folyamatosan megtelt a nézőtér, pedig félóránként cserélődtek a szereplők a kiállítás 4 napja alatt.

Azt hiszem, téved a kedves – talán ingyenjegyes – fanyalgó. Fogalmam nincs, mi az, amit nem talált meg, mi az, amit hiányolt a Budapest Boat Show standjain, mert erről nincs facebookos bejegyzés. Mi is hallottunk olyan kiállítókról, akik ingyenes tulli megjelenés ígéretében bízva maradtak távol, de erről az itteni szervezők nem tehetnek. Ez a kiállítás nagyszerűen sikerült. Nőtt a látogatók és a kiállított hajók száma. A levegős elrendezés inkább dicséretet érdemel, mint bírálatot, hiszen kellemes feltételek között élvezhettük kedvtelésünk céltárgyainak látványát. Ezekben az influenzás időkben nem is jó a túl nagy zsúfoltság. •





Milyen volt a Budapest Boat Show?
Nézőpont kérdése.

Bővülő mozgástér

GERŐ ANDRÁS

A hajókiállításához kötődő rendezvények sorában is kiemelkedő jelentőségű eseményeknek lehettünk tanúi a Budapest Boat Show színpadán, ahol a Magyar Vitorlás Szövetség nevében két stratégiai megállapodás aláírására is sor került.

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium nevében Fónagy János államtitkár és dr. Kollár Lajos látta el kézjeggyével a jövőbeni együttműködés kereteit meghatározó iratot.

Szinte meg sem száradt a tinta a kormányzati kapcsolatokat megerősítő dekrétum lapjain, amikor újabb háttérdíszlet előtt újabb szereplő ragadott tollat egy másik megállapodás szentesítésére: Halmos Gábor a Balatoni Hajózási Zrt. nemrégiben kinevezett új vezérigazgatója állapodott meg az MVSZ-szel való szorosabb együttműködés részleteiről.

A két esemény időzítése egyúttal felértékelte és tartalommal töltötte ki a Budapest Boat Show és az MVSZ már korábban kötött megállapodását. Az aláírási ceremóniákat követően a meghívottakat – a kiállítókat és vendégeiket – hagyományteremtő afterparty-n látták vendégül. •



Hajókiállítás hegymenetben

Úgy tűnik kitört a mélypontról a szebb időket is megért Budapest Boat Show, a hajózás legnagyobb hazai kiállítása. Valamikor a legnagyobb pavilonba is alig fért be az esemény, de mi vitorlázók mégsem voltunk elégedettek, mert az iszonyatos mennyiségű motoros hajó mellett alig-alig találtunk árbocost. A közönség is döntően a gázkarra koncentrált, így akármekkora is volt a kiállítás nem érezhettük magunkénak.

A válság nyomán megváltozó fogyasztói igények felértékelték a környezetbarát vitorlás hajózást, mely a beszűkült kiállítói felületeken is érzékelhetően dominánssá vált. Az előzetes hírek szerint a mostani kiállításon a korábbi évekhez mérten is jóval több kiállító és új modellek megjelenése várható.

Láthatjuk a Hanse talán legsikeresebb modelljét a 345-öst. Ebben a méretkategóriában egyedülálló duplakormányos háromkabinos 155 cm merülésű önváltó fockos hajó ideális választás a Balatonra. Mint minden Hanse modell a 345-ös is azon érdeklődők kegyeire hajt, akik a stresszmentes hajózást helyezik előtérbe.

Egy Hansén nem szükséges a kabintetőről lefutó szabad kötélvégeket a kabinlejáró nyílásába dobni, nehogy a kokpitban valakinek a lábára tekeredjen. Itt a kabintetőről nem futnak le a kötelek, mert ott nincs is kötél, azok rejtve a kormányálásig futnak. Egy Hanse hajón még egy nem túl gyakorlott kormányos is könnyedén megoldhat minden feladatot anélkül, hogy segítségre szorulna, vagy utasait feladatokkal terhelné.

A Hanse hajók ár érték arányukat tekintve is jó választásnak tűnnek, de aki nem igényli a márka közismerten gazdag felszerelés kínálatát, annak az új Varianta-37-est a Hanse gyár legújabb, önálló név alatt bemutatkozó modelljét ajánlja a Hanse hajók magyarországi forgalmazója. A Varianta 37 a Hase 375-ös sablonjából kikerült jó értelemben vett „fapados”, melyben csupán a legszükségesebb szerelvényeket, belső bútortaláljuk, miközben élvezhetjük egy tágas 37 lábás hajó minden előnyét egy 33-as árszínvonalán. A kiállításon kedvezményes áron rendelhető minden Hanse és Varianta modell. (x)



Bejárható Magyarország Program

Válasszunk jármódot!

GERŐ ANDRÁS

Na, ki tudja elsorolni az 5 jármódot? Én igen, mert részt vettem a Bejárható Magyarország Keretprogram ismertetésén. A Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium társadalmi kapcsolatokért felelős államtitkarsága koordinálja a Bejárható Magyarország Keretprogram kidolgozását, amely az egészséges életmódra nevelés és az aktív, testmozgással járó, természetben megvalósuló szabadidős tevékenységek (gyaloglás, kerékpározás, lovaglás, vitorlázás, túrakenuzás) ösztönzését támogató programokat foglalja keretbe és kapcsolja össze.

A jármód egy igazi nyelvi lelemény. Járunk a földön, járunk kerékpárral, van, aki lovon jár, de vízben? Jézus vízben járva közelít az apostolok csónakja felé, de ez nehezen köthető a Bejárható Magyarország programjához. Végül is ne hasogassunk szörszálát, mostantól a vitorlázás és a túrakenuzás is jármódnak tekinthető. Ha kiderül, valójában mekkora a kormányzati támogatottsága a projektnek könnyen lehet, hogy hessegethetjük a sárkányrepülőket, a siklóernyősöket, a longboardosokat és még ki tudja kiket, akik szintén a természeti erőforrásokat használják az

ország bejárására. Balatoni Monika, a Közigazgatási és Igazságügyi Minisztérium társadalmi kapcsolatokért felelős államtitkára ismerteti a program lényeges elemeit, majd Dr. Horváth Viktória, a Nemzetgazdasági Minisztérium turizmusért felelős helyettes államtitkára világít rá a két minisztérium célirányos együttműködésének szükségességére.

A vázolt elképzelések szerint a program megvalósulása esetén 2024-re a turizmusban foglalkoztatottak száma 50%-al emelkedne, miközben az iparág hozzájárulása a GDP-hez meghaladná a 10%-ot.

Dr. Kaposi József, az Oktatáskutató és Fejlesztő Intézet (OFI) főigazgatója ismertette miként integrálható a program az iskolai oktatásba.

A szakmai szervezetek és a sajtó képviselői előtt bemutatták a Turista című új lapot, mely a Bejárható Magyarország programjának és célkitűzéseinek teret kínálva készül. Ebben helyet kap a vitorlázás is, hála Detre Dia és Vobeczky Zoli értő közreműködésének.

Azért nem hiszem, hogy a közbeszédben a jövőben a balatoni hajós túrázást "jármódozásra" változtatnák, bár még az is megtörténhet. •



BEJÁRHATÓ MAGYARORSZÁG
PROGRAM (GALÉRIA)



HANSE

325

VITORLÁZÁSRA
KÉSZEN

MAXIMUM

Kiinduló árért, teljesen felszerelve

KATTINTSON  & SPÓROLJON MAXIMÁLISAN

HANSE 325 MAXI KIADÁS

Hogy a 2014-es szezon is jól induljon, olyan ajánlatot találtunk ki Önnek, amit valószínűleg még sosem kapott. Engedje meg, hogy megismertessük Önnel a HANSE 325 MAXI KIADÁSÁT. Ennek lényege, hogy Ön vitorlázható hajót kap alapárért, vagyis nem kell semmilyen extrát választania árlistánkról. Nos?

Cápa fog, vorstagmizéria, újratervezés

EZ JELLEMEZTE AZ ELMÚLT PÁR NAPBAN AZ ÉPPEN EGY KIS PARADICSOMI SZIGETEN KÉNYSZERPIHENŐ CLIPPERT ÉS TERINK BESZÁMOLÓIT.

FORRÁS: CLIPPERROUNDTHEWORLD.COM; SZERZŐ: KOCZKA TERÉZIA

Ez itt a Szingapur – Qingdao közötti szakasz térképe. Észak-Észak-Keleti, az előrejelzés szerint 20-45 csomós erősségű, végig széllel szembeni vitorlázásra készültünk...

Csak hogy... másfél napnyi nem könnyű viszonyok közötti vitorlázást követően nagy csattanással elszakadt az árboc felső végét a hajóorrhoz támasztó, mintegy 25 mm vastag acélsodrony. Ennek az a következménye, hogy a legnagyobb orrvitorlákát nem tudjuk használni és az árboc is instabil.

Azonnal nyilvánvaló volt, hogy a versenyt ezen a szakaszon fel kell adnunk. És persze át kell gondolnunk, hogy milyen útvonalon érünk Qingdaoba, mivel többször kell majd tankolnunk.

A szkipper most is a helyzet magaslatán, mint mindig. Készen van a tervünk, ami itt a kalózveszély miatt nem publikus, annyit lehet mondani, hogy kb. a tervezett időben érünk Qingdaoba, március 10-e körül.

Azt első megálló, Kota Kinabalu Borneo szigetén nagyon paradicsomgyanús (micsoda név!) – egyelőre próbáljuk összegyűjteni a szükséges mennyiségű dízelt – addig is a tétlen matrózok vettek egy hideg zuhanyt, istenien megebédeltek, majd berendezték irodáikat a tengerparton és lázas facebookozásba kezdtek.

Szóval soha rosszabb életet – kicsit sajnálom a vitorlázást. De mivel lesz még lehetőségem bőven, annyira nem. Plusz: a társaim egyszercs már jártak erre, amikor SzingapurBA jöttek – a kedvemért visszajöttek ide.



KÉSZEN VAN A TERVÜNK, AMI ITT
A KALÓZVESZÉLY MIATT NEM PUB-
LIKUS, ANNYIT LEHET MONDANI,
HOGY KB. A TERVEZETT IDŐBEN
ÉRÜNK QINGDAOBA



És a hivatalos info: Mivel a résztvevő 12 Clipper 70-es flottából háromnak is forstágproblémája akadt a Clipper Round the World Yacht Race aktuális szakaszán, a rendezőség óvintézkedésből felfüggesztette a versenyt és Hong Kong felé irányította a versenyző hajókat.

“Egyértelműen a vorstagot feszítő spanner hibája okozta a bajt, mi pedig nem vállalhatunk további kockázatot, mivel a többi, még sértetlen hajót is védenünk kell.” – magyarázta Sir Robin Knox-Johnston, a versenyt rendező Clipper Ventures alapítója és elnöke. “Hong Kongban a spannereket MCA (Maritime Cost guard Agency, azaz a Tengeri Hajózásbiztonsági Felügyeleti szerv) által jóváhagyott rendszerre cserélik majd le”

Az első hajó 770 tengeri mérföldre van Hong Kongtól és jelenlegi pozíciója alapján becslések szerint március 1-én szombatra várható az érkezése.

A hajók a lehető leggyorsabban kell hogy megjárják a Hong Kong-i kitérőt, hogy minél előbb, teljes létszámban rajthoz állhassanak a Qingdao-i szakaszon.

Az új Hong Kong to Qingdao szakasz kiírása jelenleg zajlik, további információk még ezután következnek, de az már biztos, hogy ez a változás a Qingdao-i menetrendet igencsak befolyásolja már csak a több közvetlen irányválasztási lehetőség miatt is.

A vorstág az árboc egyik fő tartóeleme és erre húzzák fel a nagygénuát is. Pár napja a Jamaica Get All Right szenvedte el az első meghibásodást és állt ki a malajziai Kota Kinabaluban; az elmúlt éjjel a PSP Logistics tapasztalta a problémát másodikként, majd néhány órával ezt követően a Derry~Londonderry~Doire is.

A hajókon a legénység egyetlen tagja sem sérült, a feltételek biztonságosak és az árbocok merevítésére ideiglenesen az egyik tartalék génu felhúzókat használják.

Jelenleg már minden hajó Hong Kongba tart. A 9. szakasz eddigi teljesítményét nem értékeli a rendezőség, hanem csak az új Hong Kongi rajttól kezdik pontozni a hajókat. Így a kiállni kényszerült hajók is tiszta lappal, büntetőpont nélkül állhatnak majd rajthoz, újult erővel.

És a cápa fog – újra Teritől...

A 8., Brisbane-től Szingapurig tartó versenyszakaszon elsősorban kalóztámadástól lehetett tartani. Szerencsére kalózzal nem, de egy sokkal szokatlanabb támadóval mégis találkozott a OneDLL legénysége.

Pápua Új-Guinea partjainál sok, a tengerben úszó szemetet kellett kerülgetni, a szigeten zajló fakitermelés miatt. Éjszakánként előfordult, hogy gyakran hallották a hajótestnek ütköző hulladék zaját, az egyik éjszaka azonban a váltásparancsnok azzal ébresztette fel a szkippet, hogy háromszor is hallott a hajónak ütődni valamit, ami ráadásul elég szokatlan hangot adott.

A másnapi szemlénél kiderült, hogy minden valószínűség szerint egy cápa támadta meg őket, mert a fogának nyomai jól láthatóak voltak az egyik kormánylapáton, sőt egy foga beletört az akcióba. A nyom másfél láb hosszú volt a szkipper szerint (kb. 50 centi), amiből arra következtettek, hogy elég nagy cápával ütközhetek.

A Clipper karbantartással dolgozó emberei nem emlékeznek, hogy valaha találkoztak volna hasonló incidenssel.

Jó lesz vigyázni. Matróztársaim kicsit megborzongtak, amikor a szélcsendes időben megejtett hajó körüli úszkálásra gondoltak... •





ÉJSZAKÁNKÉNT ELŐFORDULT, HOGY GYAKRAN HALLOTTÁK A HAJÓTESTNEK ÜTKÖZŐ HULLADÉK ZAJÁT, AZ EGYIK ÉJSZAKA AZONBAN A VÁLTÁSPARANCSNOK AZZAL ÉBRESZTETTE FEL A SZKIPPERT, HOGY HÁROMSZOR IS HALLOTT A HAJÓNAK ÜTŐDNI VALAMIT





Levelek Fernando de Noronháról

2

SZERZŐ: RAKONCZAY GÁBOR, FORRÁS: RAKONCZAY.COM

RAKONCZAY GÁBOR 2013. NOVEMBER 23-ÁN ELINDULT A SPANYOLORSZÁGI BENALMADÉNÁBÓL EGY 44 LÁBAS COLVIC TÍPUSÚ KÉTÁRBOCOS VITORLÁSSAL, HOGY A KLASSZIKUS DÉLI ÚTVONALON MEGKERÜLJE A FÖLDET. A 3 LEGISMERTEBB FOK, A JÓREMÉNYSÉG FOKA, A LEEUWIN-FOK ÉS A HORN-FOK KERÜLÉSÉVEL, 3 FŐ MEGÁLLÁSSAL, SZÓLÓBAN. FEBRUÁR 25-ÉN KELT ÁT A GREENWICHI DÉLKÖRÖN, AZAZ A 0 FOK HOSSZÚSÁGI KÖRÖN, KÖZEL 1000 TENGERI MÉRFÖLDRE JÁR A CÉLÁLLOMÁSTÓL, FOKVÁROSTÓL. GÁBORNAK SIKERÜLT FERNANDO DE NORONHÁRÓL HAZAKÜLDENIE A ZÖLD-FOKI SZIGETEK TŐL FERNANDÓIG MEGTETT ÚT KÉPANYAGÁT ÉS ÍRÁSOKAT AZ EDDIG TÖRTÉNTÉKRŐL.





Az útvonal:
Benalmadena – Spanyolország
- Gibraltári-szoros- Atlanti-óceán –
Fokváros – Dél-Afrika – Indiai-óceán –
Sydney – Ausztrália – Csendes-óceán –
Rio de Janeiro – Brazília – Atlanti- óceán
– Gibraltári-szoros – Adria
Első szakasz: Benalmadena –
Spanyolország - Gibraltári-szoros-
Atlanti-óceán – Fokváros – Dél-Afrika
Második szakasz: Fokváros – Dél-Afrika
– Indiai-óceán – Sydney – Ausztrália –
Csendes-óceán
Harmadik szakasz: Sydney – Ausztrália
– Csendes-óceán – Rio de Janeiro –
Brazília – Atlanti- óceán
Negyedik szakasz: Rio de Janeiro –
Brazília – Atlanti- óceán – Gibraltári-
szoros – Adria

1. SZAKASZ: Benalmadena – Gibraltári-szoros – Atlanti-óceán – Fokváros – Dél-Afrika – Indiai-óceán – Sydney – Ausztrália – Csendes-óceán – Rio de Janeiro – Brazília – Atlanti-óceán – Gibraltári-szoros – Adria
2. SZAKASZ: Fokváros – Dél-Afrika – Indiai-óceán – Sydney – Ausztrália – Csendes-óceán
3. SZAKASZ: Sydney – Ausztrália – Csendes-óceán – Rio de Janeiro – Brazília – Atlanti-óceán
4. SZAKASZ: Rio de Janeiro – Brazília – Atlanti-óceán – Gibraltári-szoros – Adria



“A SZÖVEGEKET A LAPTOPRA KEZDTEM EL ÍRNI, DE PÁR NAPJA A BILLENTYŰK SORRA MEGADTÁK MAGUKAT, ÍGY ÁTVÁLTOTTAM A MOBILOMRA, MAJD MIVEL ARRÓL NEM MENT ÁT AZ EMAIL, KIMÁSOLTAM PÁR LAPRA, LEFOTÓZTAM ÉS ÍGY SIKERÜLT HAZAJUTTATNI A SZIGET EGYETLEN NETES HELYÉRŐL.”



KORMÁNYRENDSZER

A vitorlás remekül bírja az iramot és lassan úgy érzem a lehajózott mérföldek által lassan teljesen kiismerem. Szerelés persze van bőven, de így folyamatos menetnél ez normális.

A Kanári- Zöldfoki távon már volt egy éjjeli öt órás szerelésem a kormányrendszerénél, mialatt irányíthatatlanul sodródtam a 30 csomós szélben. No az akkor cseppet sem volt kellemes és most sokkal jobban jártam mert a rutinellenőrzésnél feltűnt, hogy még csak minimálisan, de már mozog a másik erőátalakító rendszer ami közvetlenül kapcsolódik a kormánytengelyhez. A múltkor a kormánykonzol alatti rész hasonló ok miatt szét esett és igen hosszadalmas és bajos volt összeszerelni.

Ellenben most csak nyolc nagyméretű csavart kell meghúznom. Pár perc után azonban elszáll a jókedvem, ugyanis a kulcs nem fér be a szerkezet alá. Vagy le kell bontani a rögzítést is, vagy pár centit le kell vágni a kulcsból. Előbbi csak kikötőben végezhető el, mert a kormányrendszer ezen részén a vízen mozgó hajó miatt hatalmas erő van, talán szélcsendben... de most elég jól fúj és most kéne meghúzni a csavarokat mielőtt a szerkezet

belsejében is gubanc lesz. A kulcs amit ketté kell vágni nem is a mérete miatt rettent meg, hanem a Chrome Vanadium felirata miatt. Előkeresem a fémfűrész és a kabinlépcsőhöz odafogott kulcsnak esek, a gyakran 30 fokot is billenő hajóban.

Órák telnek el mire átvágom a negyven fok melegen az egyik legerősebb szerszámacélnak titulált csillag színű fémből készült kulcsot. Majd a méretében megrövidített kulccsal, könnyedén ráhúzok a kilazult csavarokra és a szerkezet addig felettébb aggasztó kopogása és mozgása abbamarad.

ZÖLDFOKI AKSI BESZERZÉS

A nem tervezett rövid kikötés egyik fő célja, három akkumulátor cseréje, ugyanis az öt aksiból ami a hajóban van, háromból egyszerűen eltűnt a sav és az aksik belseji szabályosan összeszáradtak, aminek következtében képtelenek voltak megtartani a generátor vagy a napelemek által beléjük töltött energiát.

A kikötés után a kapitányságon dolgozó hölgy már hívat is egy gyanús fickót, aki egy még gyanúsabb barátját ajánlja az akkumulátorok ügyében. Az persze hamar kiderül, hogy itt sincsenek ekkora

NÉZEM A FELFELÉ VEZETŐ VASBETON LÉPCSŐT ÉS ŐSZINTÉN MEGFOGALMAZÓDIK BENNEM, HOGY AZON AZ AJTÓN ÉN BE NEM MEGYEK...

zselés aksik, amik a hajóba valók lennének, de legalább vannak, épp csak az áruk nem európai, és nem az olcsóságuk miatt. Beleegyezem a dologba, de egyelőre csak két aksit rendelek...

Másnap aztán eltűnik a fazon és a kapitányságon is csak telefonon tudják elérni, amin keresztül megígéri a holnapi napot. És ez így megy egyik napról a másikra, mígnem megelégek a dolgot és a városban kérdezősködve indulok aksi keresőbe. Egyik ember tud is egy boltot, mint mondja,- egy igazi akkumulátor szakboltot- de nagyon messze, a város másik végében. Beszállunk a kocsiába és mindenféle macskaköves, majd egy idő után már csak poros földúton haladunk át a városon. Az utca menti vakolatlan, jobbára nyersbeton házakon nincsenek ablakok, csak elvétve egy-egy roz-



AZTÁN PERSZE JÓ APÁM MINT VÉRBELI TENGERÉSZ MA CSAK MEGKÉRDEZTE, HOGY AZ EGYENLÍTŐT FOLYAMATOS, VAGY SZAGGATOTT VONAL JELZI, ÉS KÜLÖNBEN IS, A JELÖLÉS HOGYAN ÁLL MEG A VÍZEN?

zant fa ajtó. Mikor már kezdek aggódni, hogy hová is visz, hirtelen megállunk egy poros utcában és az egyik ajtóra mutat, aminek amúgy is roppant gyanús bejárata valamiért másfél méter magasan van a talajszinttől. Nézem a felfelé vezető vasbeton lépcsőt és őszintén megfogalmazódik bennem, hogy azon az ajtón én be nem megyek... De a sofőr mintha olvasna a gondolataimban, kiszáll és előremegy. Követem őt, át a rozzant lépcsőn majd a lepusztult faajtón át egy sötét helyiségbe. Bent két halvány neon világít, de várnom kell mire megszokja a szemem az itteni szürkületet.

Velem szemben egy öreg pénztárgépnél ül egy ember, aki mintha mindig is csak arra várt volna, hogy az ajtón betérjen valaki. A sofőr töri meg a csendet és vadul magyarázni kezd neki, majd az illető hívát egy eladót, aki vagy ötven féle akkumulátort mutat az egyik fal mellett...

A helyiség voltaképp tényleg egy igazi akkumulátor szalon, ahol mint kiderül a normális árak feléért adják az új aksit. Mikor kiválasztom a két fő akkumulátort, meg egy generátorindítót, megjelenik a főnök is és további kedvezményt ad a látszólag

nem mindennapi vételre. Visszatérve a kikötőbejáráshoz fizetek pár Escudost a fuvarosnak és leintve két ácsorgót bevisszük a nehéz szerzeményt a kikötőbejáratig.

SMSEK

A **satellitephone** által szponzorált Inmarsat telefonom teljesen átvette az egyetlen kapcsolatot a többi ember és köztem. Néha egy rövidebb helyzetjelentés, és pár sms alkotja a kapcsolatot, amin keresztül számos jókívánság és biztatás jut el a hajó fedélzetére és így hozzám. És habár én csak a szükséges hajózástechnikai kommunikációra szorítom a tőlem indított hívásokat a kicentizett telefon egységek miatt – az sms-ek írója gondolom nincs mindig tisztában azzal, hogy azok a pár soros kis szösszenetek mit is jelentenek itt a nagy semmi közepén. Így ezeket ezúton is nagyon KÖSZÖNÖM MINDENKINEK!!!

A sok erőt adó szurkolás és biztatás mellett néha-néha megbújik egy-egy igazi gyöngyszem, amiért nem csak igen hálás vagyok, hanem pár órára meghatározza gondolataim irányát is. Mert agyalni

itt aztán lehet, hiszen közhely, de itt tényleg tengeri az idő. Még akkor is ha nem minden csendes, vagy épp nem stabil a szél. Csak állok órák óta a kormányt fogva és agyalok. Ma este ez jött, ami asszem nem csak az egyenlítői zavart szeles zónán való átjutás küzdelméhez passzol.

„Mindig minden jól végződik. Ha nem, akkor az azt jelenti, hogy még nincsen vége!”

Aztán persze jó apám mint vérbeli tengerész ma csak megkérdezte, hogy az Egyenlítő folyamatos, vagy szaggatott vonal jelzi, és különben is, a jelölés hogyan áll meg a vízen?

Hát most megragadom az alkalmat és helyre teszem ezt a felettebb indokolt kérdést: Fönt az égen a felhőzet rendeződik úgy, hogy az ember pontosan tudja ez az egyenlítői zóna. A kérdéses kört pedig ős öreg, egymástól látótávolságban elhelyezett a vízből épphogy kilógó fa póznákon keresztbe elhelyezett táblácskák hirdetik: „Egyenlítő” felirattal, zárójelben egy további kiegészítéssel; „a Föld hasa” – Ennyi!

Habár manapság már csak ritkán látni táblákat, gondolom a sós víz és az erős UV csak megteszi



HOLTHULLÁMOK, PERSZE TOVÁBB-
RA IS VANNAK, HOGY A SZÉL NÉL-
KÜL VESZTEGLŐ HAJÓT FOLYA-
MATOSAN JOBBRA-BALRA BILLEG-
TESSÉK ÉS ILY MÓDON KÍNOZZÁK
A BENNE ÜCSÖRGŐ HAJÓST.

hatását, de talán ami még inkább fogyasztja számukat, ha egy hajós éppen eltrafál egyet. Egy szó, mint száz, manapság már annyira ritkák, hogy én még nem láttam ilyet, sőt öreg tengerészek szerint előbb fogok akár fehér hollót is látni, mint egy Egyenlítő jelző fatáblát. Így én csak a GPS, a csillagok állása és a térképek által tudom meghatározni, éppen hol vagyok.

EGYENLÍTŐ

Napok óta küzdök a gigászi felhőrendszerek alatt, amik csak állnak az óceán felett és kegyetlenmód egyre csak szakad belőlük az eső. Szél meg hol van, hol nincs, de jellemzőbb az éppen most nincs kategória. Holthullámok, persze továbbra is vannak, hogy a szél nélkül veszteglő hajót folyamatosan jobbra-balra billegtessek és ily módon kínozzák a benne ücsörgő hajóst.

Ilyenkor az egész hajó recseg-ropog és olyan hevesen és szünet nélkül billeg harminc, néha negyven fokokat, hogy az alvás és az evés is gyakran szinte kivitelezhetetlen így.

Aztán ismét jön egy kis légmozgás, de ismét délről, amit tovább tetéz az itteni északnyugat felé csavarodó kis visszaáramlás, ami persze a vitorlázásra

ELMÉLETBEN AZ EMBER TUDJA, HOGYAN KELL ELKÉSZÍTENI EBÉDRE ŐKET, VISZONT HA EZ AZ ELSŐ ESET, AMIKOR MAGUNK PIKKELYEZÜNK, DARABOLUNK... AKKOR A PROCEDÚRA AZ ERŐSEN MOZGÓ HAJÓBAN INKÁBB EGY BRUTÁLIS TRANCSÍROZÁSHOZ HASONLÍT, MINT A VÁRVA VÁRT EBÉD ELKÉSZÍTÉSÉHEZ.

alkalmatlan minimális déli légmozgásban már közel két csomóval viszi a billegő hajót északnyugat felé... Olyan ez, mint egy sakkjátszma az ember idegeivel, ahol már a kevesebb bábuval még mindig reménykedhetünk a győzelemben. Még az a szerencsém, hogy az alap taktika szerint inkább dél felé haladtam eddig, és így most van terem Brazília felé csúszni ezen a szakaszon.

A napok lassan váltják egymást, miközben küzdök a hőségben és az esőben DNY-felé. A zónában levő negyedik napon hajnalban, aztán valami változik. Végre nem billeg a hajó és a felszínében most

tükörsima óceánt most csak az áramlat dombjai mozgatják. Áll a levegő. Délkelet felől irdatlan felhősáv közelít olyan szépen és csendben, hogy tudni lehet, ez az a tipikus vihar előtti csend.

Mikor a néhol lila színekben is játszó felhősáv felém ér, a vízfelszínt hirtelen milliónyi taréj borítja be és már szakad is az eső. Erősen reffelt vitorlát rántok és megindul a hajó. Egy órával később a felhőzet és az erős déli szél továbbvonul, és egész csendes, talán ha négy csomós szellő kezd áramlani kelet felől. Ez az, erre vártam! A minimális szelet befogva végre mehetek dél felé, mint azt az elmúlt napokban oly nagyon vártam...

Csak elengedett az egyenlítői zavart zóna, megszöktem, de talán találóbb a nagy nehézségek árán csak-csak átküzdöttem magam. Másnap már igen más típusú felhőóriások között haladok délnyugatnak a gyenge negyedszélben. Otthonról megérkezik az időjárás előrejelzés és azt mondják ez már talán nem fog elállni és két napon belül erősödni fog, sőt átvált stabilan is keleti irányúvá...

HALBÓL RÁK

Reggel látom, ismét beesett két repülőhal a fedélzetre. Élettelen testük körül szanaszét hevernek



piciny pikkelyeik, bizonyítékul hogy kemény végső küzdelemben múltak ki. Nézem őket és nehéz eldönteni, hogy így jobb e nekik, vagy ha egy nagyobb hal elevenen falja fel őket, esetleg egy nagyobb madár, mikor épp kiugranak a vízből, hogy meneküljenek a másik nagyobb hal elől. Mindenesetre, most ahogy itt fekszenek, nagy nehezen ráveszem magam- egyszerismind valamiféle célt adok elmúlásuknak- és beviszem őket a hajó konyhába. Elméletben az ember tudja, hogyan kell elkészíteni ebédre őket, viszont ha ez az első eset, amikor magunk pikkelyezünk, darabolunk... akkor a procedúra az erősen mozgó hajóban inkább egy brutális transzírozáshoz hasonlít, mint a várva várt ebéd elkészítéséhez. Misem tükörzi jobban, mint hogy a két hal elkészítése közben kétszer is annyira rosszul leszek, hogy gyorsan vízszintesbe kell vágnom magam, ha nem akarok teljesen elszédülni. Aztán nagy nehezen csak elkészülnek és krumplival meg fokhagymával annak rendje és módja szerint jól megsütöm őket. Tökéletes ebéd, amit így utólag kár lett volna kihagyni. Másnap és a rákövetkező napokban, már rutinosan gyűjtöm be reggelente a fedélzetről a kisebb-nagyobb halakat és vonulok velük

a konyhába, mintha mindig is ezt csináltam volna. Mígnem egyik hajnalban egy eddigieknél jóval nagyobb repülőhalat találok a kormányállásnál. Beviszem és behajítom a mosogatóba, és a fedélzeten levő sok munka miatt majd csak kora délután fogom elővenni a kést a hal elkészítéséhez. Mikor végre időm is van meg már ebédidő is lenne, bemegyek a hajó piciny konyhájába,- ahol már erős halszag terjeng- és kézbe veszem a meredt testet. Aminek nyitott száján belül valami mozog...

Nehezen és nem igazán lehet eldönteni mivel is állok szemben, hiszen a többieknek nem igazán volt nyelvük, no meg több órája kimúlt már ez a hal is... Aztán jön a döbbenet: egy jó négy centis nyílt vízi rák próbál meg kifelé utat törni az élettelen halból. A kisujjnyi vastag soklábú szürke lény elszántan küzd a pontosan vele megegyező méretű szájából való kijutásért. Örület!

Megnyitom a halat és kicibálom szerencsétlent, akinek feje már félig amúgy is kinn van. Ellenben szürke teste hátul már átlátszó színű és folyósan elkezdett felemészteni. A lényt többnyire gondolom, már csak az idegek mozgatják – ha van neki- aztán ő is kimúl, akár az öt órákkal korábban felfaló

AZ EGYENLÍTŐI SZÉLCSENDES ZÓNA KEZDI KIKEZDENI MOSTANÁIG ERŐSNEK HITT KÖTÉL IDEGEIMET.

hal. Először nem tudom mitévő legyek a történetek után, mely túltesz egy tucat gyengébb horrorfilmen.

Aztán elkészítem a halat és csak, hogy nehogy ő is kimásson majd belőlem, fokhagymával és mézzel együtt jól befűszerezve megsütöm, mielőtt megeszem.

KISMADARAK

Az egyenlítői szélcsendes zóna kezdi kikezdeni mostanáig erősnek hitt kötél idegeimet. A környéket folyamatosan szitáló eső + egy-két órás irdatlan felhőszakadások teszik változatossá, miközben a szél épp csak pár percre tartja meg a vitorlákat, aztán a lomha szűnni nem akaró hullámok miatt a vásznak erőteljes vergődésbe kezdenek, leszedelem őket és várok...

Két nap ilyesféle keccselés után csak bepöf-fentem a főmotort egy kis időre. A hajó beindul,



SZAVAKAT SEM TALÁLOK AZ ELŐTTEM LEZAJLÓ DRÁMÁRA... ÉS MÍG ÉN AZ ÉLET JELENTŐSÉGÉN FILOZOFÁLOK, A MÁSIK MADÁR IS HALDOKOLNI KEZD.

és ismét lassan fogynak a mérföldek a hátralevő antivitorlázó területből. A hajómotor csendes duruzsolásából persze semmi gond nem lenne, ha nem tudnám, hogy a gép nem csak a hajót hajtja így szél nélkül, hanem lassan szürcsöli ki a dieseltartályok igencsak véges tartalmát.

Csak pár mérföldnyit – mondom magamnak és a rákapcsolt autopilota ellenőrzése után bemegyek aludni egy keveset így éjjel kettő után...

Negyven perc múlva felébredek és kimegyek az esőáztatta fedélzetre. Az ég és körülöttem körbe a horizont mintha nem is fekete lenne, hanem egy speciális, minden egyéb színt alaposan elnyelő mély és sötétszürke. Ahogy meresztem a szemem a kormányállás tövében egy kis gubbasztó madarat találok. A pici lény próbál menedéket találnia heves eső elöl-gondolom-aztán meglátom, hogy a madár már az utolsókat rúgja, ahogy oldalra borulva várja a véget. Behelyezem egy szélől és esőtől védetebb részre és egy kis törülközővel további védel-

met építek neki. Majd visszabújok a kabinba és azon agyalok, hogy a vízen ültében pihenve egy hal próbálta elkapni, vagy az árboc tetején a pozíciófény túl közel csalta a sötét éjszakában és nekirepült az egyik merevkötélnek. Akárhogy is van, most a végét járja...

Hajnalban az eső már csak épp szitál, mikor ismét szemügyre veszem sebesült kicsiny barátomat. Ekkor viszont olyat látok, ami inkább emberi. A kismadár még mindig épp hogy életben van, viszont szorosan mellé bújott egy szakasztott ugyanolyan kis madaracska. A sebesült már csak kétoldalra kivetett szárnyaival tartja magát.

Csendes sírhatnék jön rám, ahogy nézem az egészséges kismadarat aki próbálja tartani a lelket haldokló társában. Szemmel láthatóan teljesen tisztában van az elkerülhetetlen helyzettel és megpróbál vele maradni az utolsó órákban. Rámnéz és végtelenül szomorú fekete szemében látszik az élet fájdalma, mikor egy közeli szerettünk távozik.

Ismét szakadni kezd az eső, én meg visszamegyek a kabin védelmébe és próbálom megemészteni az odakinn játszódó drámát.

Egy órával később mikor az eső eláll, a sebesült kis testből távozik az a valaki, aki elhitte, hogy ezer kilométerre a partoktól is lehet élni és repülni. A hátra maradt kis csapzott tollkupac, mereven hever a kormányállás tövében. Társa nézi, majd odébb megy és a fájdalomtól összeroskadva lefekszik a vizes aljzatra. Szavakat sem találok az előttem lezajló drámára... és míg én az élet jelentőségén filozofálok, a másik madár is haldokolni kezd. Talán ha egy órája van még hátra. Közben otthonról hívnak és én megpróbálom megosztani az itteni drámát, hátha én magam is könnyebben megértem majd a hajón ólálkodó kaszás célját.

Otthonról ugyanazt a frappáns tanácsot kapom, amire magam is jutottam,- tegyem vízre az elhullott állatot és próbálják lelket önteni őt sirató társába. A pillésúlyú élettelen test lassan marad el a hajó



mögött, miközben én úgy érzem magam, mint egy kisgyermek, akinek a felnőttek szempontjából lényegtelen dolog miatt világfájdalma van. Pár perc után összeszedem magam és a szomorúságtól haldokló társat kézbe veszem. Hosszan magyarázok neki, hogy az élet már csak ilyen, meg efféle közhelyek.

Aztán összes pozitív erőmmel, meg a napokban már igen mélyre eltemetett jókedvemmel, megpróbálok életet lehelni a kezemben pihegő kis lénybe. Pár perc és a felborzolt tollak ismét visszasimulnak a testéhez, miközben piciny szeméit le nem veszi rólam. Ekkor fel-alá emelgetni kezdem őt, majd hirtelen látszik, megértette mire megy ki a játék és felreppen. Kiabálok utána és tiszta szívemből szurkolok, nehogy így elgyengülve a vízbe hulljon, de nem, ismét repül. Pár vidám kört tesz a hajó körül, majd egy határozott irányváltással tovaszáll.

KÖNYÖK

Éjjel a hátszeles menettől a szokásosnál is jobban dülöngél két oldalra a hajó. Így a szűk egy órás alvások, valami kegyetlen kínzással vetekszenek, miközben próbálok az agyam valamelyest kikapcsolni. Szabályosan ki kell magamat ékelnem, ha

nem akarok ide-oda repülni az ágyon. Az ágyon, ami már így is csak nyolcvan centiméter széles és inkább hasonlatos valamiféle speciális odúhoz, mint egy hagyományos alvó alkalmatossághoz. Végre elalszom és már csak tompán és nagyon messziről hallok a hajó dülöngélése miatti folytonos recsegést, ropogást...

Hirtelen erőteljes fájdalom hasít belém, és ahogy a pillanat törtrésze alatt magamhoz térek, hatalmas reccsenést hallok a jobb könyököm felől. Egyből tudom ez most nem a hajó hangja volt, maximum csak elősegítette a helyzetet, ahogy egy szokatlan nagy rántásnál a V alakban magam alá feszített, – amúgy a helyzetemet stabilizálni hivatott – kezemre esek. Próbálok valamelyest visszaaludni és így elterelni a figyelmemet a pokolian nyilalló szúrásról, ami erős fájdalom képében költözik jobb könyökömbé.

Reggel aztán már mozgatni sem tudom és jó deci víz lötyög vörösre színeződött bőröm alatt. Ami így furcsán lifegve nehéz eldönteni, hogy szimplán viccesnek néz e ki, vagy valami nagy bajt próbál a maga módján a tudtomra adni. Egy órával később aztán otthon megindul az agya-

lás a kezem megjavítása ügyében. Az Inmarsatra érkeznek a pécsi baleseti mentős ismerőstől azok az sms-ek, amik hivatottak így a távolból kikutatni a helyzet komolyságát. Ennek köszönhetően két órával később kiderül csak idegsérülést szenvedett feldagadt könyököm és nem eltörött. A helyzet így annyira nem vészes és pár nap elteltével kutya bajom sem lesz. Viszont az üzenet mit e kis sérülés magában hordoz, az egyértelmű. Tökéletesen megmutatja a szárazföld és az ezzel kézen fogva járó segítség tehetetlenségét, aminek egyértelmű okozója az irdatlan nagy távolság, ha az ember az óceán közepén hajózik.

Hiszen akárhogy is akarják a konkrét segítséget megadni, az mintha fényévekre volna most tőlem. Itt csak magára számíthat az ember, legalábbis a tettek terén biztosan, így szakszerűen bekötözöm és az újbóli baj megelőlegezésekként átépítem alvóhelyemet. Az a fajta lazaság, amit az orvosok közelsége miatt önkéntelenül is megengedhet az ember magának, azt itt messze száműzni kell. Itt folyamatosan összpontosítani kell, elkerülve a legkisebb hibákat is, hogy ne találkozzunk azok igen komoly következményével. •



Floridából jelentem

REGÉNYI ZSOLT A FLORIDAI ISAF WORLD CUP MIAMI HELYSZÍNÉRŐL JELENTKEZETT ÉS KÜLDÖTT NEKÜNK BESZÁMOLÓT. A BESZÁMOLÓBAN A SWISS TIMINGRŐL IS OLVASHATTOK.

REGÉNYI ZSOLT



A verseny során reggeltől estig el voltunk foglalva, amit már megszoktam, de itt „bejött” egy kis plusz is. Ez a Swiss Timing. (az eredeti, ISAF által kiadott leírást **innen** letöltheted – a szerk.)

Ez a rendszer az olimpiai versenyek szoftvere s egy módosított változata a vitorlás versenyek kiszolgálását hivatott ellátni. Nagy technikai felszereltség, sok munkatárs kell hozzá. S a verseny rendezőinek, bíróknak is plusz feladatot jelent.

Tán ez indokolja, hogy a verseny idejében nem írtam semmit. Miután hazaértem, a versenyző társaim – nem a bírók – hívtak, hogy a hétvégi verseny előtt kiveszik a hajót és menjek segíteni a fenékfestésben. S jött a hétvégi verseny Sarasotában, amatőr verseny persze, de van sok kiváló versenyző is közöttük.

Na most tán egy kicsit az ISAF World Cup Miami 2014. 01. 26-02.1 versenyről.

Olimpiai és paralimpiai osztályok szerepeltek a programban hat versenyterületen. A Swiss Timing rendszer „segítségével” történt a verseny rendezése beleértve mindent ami a parti és vízi rendezéshez szükséges. Az óvások tárgyalása is kicsit különbözött, mivel a rendszerbe kötött számítógéppel és az ahhoz tartozó formula szerint kellett vezetni a tárgyalást. Ez a rendszer biztosítja, hogy az ISAF honlapra szinte azonnal felkerülnek a versennyel kapcsolatos részletek. Óvások jegyzőkönyve kivonatoltan. Én az elektronikus hirdető táblára vittem fel az adatokat a verseny Notice Board-járól. Ez sokszor

csak a szállodai netről volt megvalósítható, mert az Internet nem mindig volt zökkenőmentes. Közel hatszáz versenyző – ötven országból – a rendezők, önkéntesek stb. Mi bírók 16-an voltunk és volt egy titkárnőnk is. A bírók között volt néhány nagy név, mint Bernard Bonneau, Jim Capron, Sandy Grosvennor, Marianne Middelthon, nagy megtisztetésnek éreztem, hogy velük dolgozhattam. Volt közöttünk indiai, koreai, venezuelai, bahamai, svéd, norvég, francia, spanyol, USA, és én.

A lézeres Tomai Balázs is indult ezen a versenyen, csinált egy második helyezést is az egyik futamban.

Sok óvás volt – az ISAF honlapon olvasható az összesített ismertetés róluk. Ilyen nagy nevek között óhatatlanul előfordul bizonyos témának „akadémiai” elemzése. (nem igazán életszerű probléma boncolgatása). Esetünkben ez az 55.-ös szabály körül folyt. „ Versenyző szándékosan nem dobhat szemetet a vízbe” „A competitor shall not intentionally put trash in the water.” Jött a kérdés mi a „trash”? Vizes palack félig üresen? Kidobta a versenyző vagy a hajóból kiesett hullám/megdőlés következtében? Verseny közben dobta ki a versenyző, hova dobta? Edzője motorcsónakját célozva de a vízbe esett vagy egy bírót célzott meg vele verseny közben. (Megtörtént eset, nem ezen a versenyen.) Aztán viharuhát vízbe dob a versenyző verseny közben, edző felveszi, külső segítség, ha csak kidobja környezetet szennyezés?

A Swiss Timing rendszer „segítségével” történt a verseny rendezése

Ezen eszmecsere szélcsendes parti halasztáskor történt.

Az ISAF World Cup versenysorozat versenyei olimpiai rendszerben történnek ezért aztán minden pontozás stb. a szerint történt. Büntető pont járt (DPI) ha nem jelentkezett a versenyző a rajthajónál, ha nem volt ország jelzése , stb. Volt is pár orvoslati kérelem e tárgyban.

A döntőket különösen élveztem – nekem 470 férfi, női, Finn, RS:X férfi, női és a Nacra 17 jutott a hajóosztályok közül a döntőben. Két pályán volt döntő – négy döntőki motoros –tíz versenyző minden hajóosztályban. A Q függelék szerint történnek a döntők a World Cup futamokon.

Gyenge szélben sikerült minden döntőt lebonyolítani. Itt az óvás tárgyalása elsősorban a vízen történik, de van olyan eset is ami a partra kerül. Egy ilyen esetünk volt.

Fényképeket nem készítettem az USA honlapon lehet sok között böngészni.

Küldök azért a döntő szünetében rólam készült képet. Még három versenyen bíraskodom,- a Laser Midwinter Regatta Clearwaterben, Fl., N. American Championship Byte II. Stuart, USODA Optimist Championship Stuart, Fl.

Üdvözlettel: Regényi Zsolt

Venice, Fl. 2014. 02. 09.





HAJÓFELSZERELÉS A-TÓL Z-IG

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

Webáruház:

www.maritimehajosbolt.hu

www.maritime.hu

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

Algagátlós, hajófestős, fényesítő hetek 2014

Ha lassan is, de talán vége lesz ennek a kurta-furcsa télnek. A híradások szerint a medvék is igazolták a dolgot, mert kint maradtak, nem mentek vissza szundikálni. Nem úgy, mint tavaly, amikor a mikulás kézengfogva sétafikált a nyuszival. Állítólag mértékadó időjósok szerint március 20-a után már akár nyár is lehet, olyan hirtelen emelkedik majd a hőmérséklet. Ezek után, mi sem tehattünk mást, a következő sebességfokozatra kapcsolunk és készülünk a tavaszi hajóvízretételekre. Jó, majd meglátjuk, mit hoz a jövő, addig is beindítjuk az „Algagátlós, hajófestős, fényesítő hetek”, ami a Budapest Boat Show 2014 rendezvénnel kezdődik.

Itt szokásunkhoz híven, várjuk mindazokat, akik gondjaikkal, problémáikkal felkeresnek, átbeszélve azokat, és ha lehet megtalálni a megoldást. Megmutatjuk az újdonságokat, különös tekintettel az International megújult tisztítószer programjára. És persze ne feledkezzünk meg a TBS kínálatról, ahol kedvező akciós termékeket is ajánlunk. És ha már a kedvezményeknél tartunk, a kiállításon is veszünk fel rendeléseket, amelyeket saját költségünkön, a vevő számára ingyenesen juttatunk el az általa megjelölt címre. No és a folytatás. Miután összekapoltunk és hazamentünk, máris megkezdjük a felkészülést a Keszthelyi vevőtálálkozóra. Február 22-én várjuk mindazokat a végfelhasználókat, akik nem tudtak eljönni Budapestre,

de szeretnének többet megtudni az International termékekről és azok felhasználásáról. Természetesen nyitva lesz a TBS üzlet is, ahol a hajósruházat teljes kínálata fellelhető. Délelőtt 10 órától, délután 16 óráig várjuk az érdeklődőket. Egy nap pihenő után 24-én és 25-én üzleti partnereinknek, kereskedőknek, hajóépítőknek és kikötősöknek tartunk egy kétnapos rendezvényt, ahol egyfajta továbbképzés keretében ismerkednek az új termékekkel, azok alkalmazásával. És aztán, hipp-hopp itt a tavasz. (x)



Egy háromvégű kötél esete

SZUTOR FERENC

Az egész ott kezdődött, hogy kaptam egy pár kötélseklit. Na persze nem csak úgy, hanem a SPI shotba integrálva.

Számomra ez az a kategória, ami szinte feldolgozhatatlan, ez persze nyilván az én agyi képességeimre vezethető vissza, mert többen bizonygatták, hogy ez nem is olyan bonyolult.

Itt ugye az történik, hogy három vége lesz a kötélnak, amiből kettő kötélsekliként funkcionál, tehát egymásba akasztható. Mindezt persze extra toldás, csomó nélkül... Jó, tudom, hogy erre valaki csak megvonja a vállát, de én percekig csak némán forgattam a kezeim között. Mostanra eljutottam arra a pontra, hogy nem is szeretném megérteni a működését. Vannak dolgok, amiket el kell fogadni olyannak amilyenek.

Ami ráadásul még szép is, azt könnyű elfogadni. Kis kötél segíti az oldást, a külső szőtt réteg pedig bandázst kapott az eldolgozásnál. Az egész olyan lett, ami jó kézbe venni. Márpedig az ilyen dolgoktól megy igazán jól a hajó.

Hogy miért jó ez? Nyilván felmerül a kérdés. A hátszélvitorlákat sok esetben igen kis szélben használják.

Ilyen gyengeszeles környezetben pedig minden gramm számít ami spinnaker (vagy gennaker) sarkait lehúzza.

Márpedig a schotokat valahogy oda kell rögzíteni a vitorlához. Persze néha jön a pöff, vagy egyszerűen csak erősödik a szél, tehát nem csak könnyűnek, erősnek is kell lennie a kötésnek. Sok megoldás született erre az idők folyamán. Az egyszerű palstek csomózástól a különböző karabineres, egymásba akasztós csodákig. Ezeknek az előnyét ötvözi a shot végébe készített kötélsekli. Nem nehezebb, mint egy sima palstek, viszont könnyen oldható, mint egy karabiner.

Voilà! Megint adtunk valamit a vitorlázásnak, aminek nagyon örültek volna az elődjeink, és ami talán természetes lesz az utódjainknak. Leszögezem, hogy a cikk megírásának nincs kereskedelmi célja. Viszont tartozom annyival minden olvasónak, hogy az éjszakákon át tartó „hogyan készült” YouTube videók keresése helyett más megoldást is kínáljak, sporttársilag. •



Vitorlázás asztalnál és fotelben

REGATTA TÁRSASJÁTÉK ÉS VITORLÁSKÖNYV GYEREKEKNEK

Társasjáték

A regatta stratégiai vitorlás társasjáték már nálunk is kapható!

Rajtolj a legjobb pozícióból, használd ki a tiszta szelet, és növeld az előnyöd, ahogy valóságban tennéd! Ha nem te vagy az élen, akkor se aggódj, mert a játék folyamán a bevitorlázott pálya felfedi a mások által titkolt összes szélfordulót és pöfföt. Reagálj és alkalmazkodj te a leggyorsabban a pályához! Használd ki az ellenfelek hibáit, és ha tisztában vagy a vitorlázás versenyszabályaival, egy kis szerencsével hamar az élre állhatsz. Az ellenfelet azonban nem szabad lebecsülni! Egy jó vitorlázónak számolnia kell azzal is, hogy a vártnál erősebb ellenféllel találkozik. Senki sem ismeri játékostársai terveit, és abban sem lehet biztos, hogy az utolsó pillanatban nem fog felborulni. Az a játékos, aki helyesen méri fel a lehetőségeit, az közelebb kerül a győzelemhez. A cél tehát a győzelem, de ne feledkezzünk meg arról sem, hogy egy rossz futam mindig belefér, illetve futamgyőzelem nélkül is lehet versenyt nyerni!



Ifjúsági könyv

Az első magyar nyelvű, gyermekeknek készült vitorlásokönyv.

Vitorlázó apukák, anyukák, nagyszülők figyelem!

A könyv a Brit Vitorlás szövetség (RYA) gondozásában készült, elképesztően szép rajzokkal, ábrákkal, a gyermekek nyelvén szólva tanítja meg a vízi lurkókat mindenre, ami a vitorlázás tanulása folytán fontos lehet.

Megmagyarázza a fogalmakat, bemutatja a manővereket, felkészít az indulás előtti teendőkre. A címlapon helyet hagytak csemeténk nevének – egyszerűen annak a könyvnek oda kell kerülnie minden 8-10 éves korában a vitorlázással ismerkedő kölyök kezébe. Garantáltan vitorlázni fognak hatvan évvel később is!

Köszönjük, hogy felkeresték standjainkat a kiállításon!

www.maritime.hu

Maritime Hajósboltban
1033 Budapest, Szentendrei út 107.
tel./fax: 06 1 367 4905

Quantum Sails Hungary – a jó oldalon

A vitorlázás talán a leginkább döntésorientált sportág. Egy hajós felkészültsége, tapasztalata önmagában nem elég ahhoz, hogy a változó természeti környezetben rendezett versenyeken a legjobbak között végezzen. Annak érdekében, hogy egy hajó adottságait ki lehessen használni, elengedhetetlen a megfelelő vitorla kiválasztása. A világ legjobb vitorlakészítői nem véletlenül jelennek meg a one design flották versenyein. A hasonló felkészültségű csapatok, egyforma hajókon versenyezve, csak a legkitűnőbb vitorlával győzhetnek. Mióta a Quantum Sails vitorlái megjelentek a világ élmezőnyében, azóta nálunk is egyre többen barátkoztak meg a márkával.

Elismerő megbízatás

Alig 9 hónapja annak, hogy Rauschenberger Miklós, sokszoros magyar bajnok, a Principessa kormányosa lett a Quantum Sail Design Group Kelet-európai (Ausztria, Horvátország, Szlovénia és Magyarország) régióképviseelője és megkapta a Quantum vitorlák kizárólagos magyarországi forgalmazási jogát.

A Quantum Sail Design Groupról

A Quantum Sail Design Group független vitorlakészítők egyesülésével alakult 1996-

ban. A csoport tagjaként mára több mint 60 szerviz és varroda található a világ különböző pontján, a vitorlák pedig 3, csúcstechnológiát alkalmazó műhelyben készülnek.

A Quantum személyre szabott megoldásokat kínál azon túra vagy versenyzési céllal vitorlázók számára, akik a megbízható márkát és a jó minőséget helyezik előtérbe. A Quantum büszke kiváló minőségű vitorláira, melyek tervezése és gyártására során figyelembe veszi a vevők igényeit, és alkalmazza a legutóbbi idők kutatás-fejlesztési eredményeit is.

A túravitorlázók számára a Quantum elsősorban tartós, nagy teljesítményű vitorlát kínál, melyek hosszú évekre garantálják a biztonságos és kényelmes vitorlázást anélkül, hogy az idő előrehaladtával azok teljesítménye romlana.

A profi sportolók a Quantum vitorlák választása esetén a maximumra számíthatnak mind sebesség, mind teljesítmény tekintetében. Vitorláink egyedülálló módon formatartóak, segítségükkel könnyen megismételhetőek, de leginkább meghaladhatóak a korábban elért eredmények.

A Quantum Sails Hungary magyarországi piacra lépésével itthon is elérhetővé váltak a világ egyik vezető vitorlagyártó cégének termékei, szolgáltatásai.

Termékeik piaci bevezetésével egy időben kialakították mindazon kapcsolódó szolgáltatások körét, amelyek a Quantum vitorla tulajdonosokat nem csak a vásárlás alkalmával segítik a legjobb döntések meghozatalában, de a használat során is számíthatnak az őket megillető gondoskodásra.

Quantum LOFT Alsóörs

A Quantum Sails Hungary 2014 márciusában nyitja meg vitorlajavító és szervizműhelyét. Filozófiájuk középpontjában az ügyfélközpontúság, a precizitás és a gyorsaság áll. Szakmai tapasztalat és a megbízható vitorlásversenyzői tudás összekapcsolásával



igyekeznek a legprofesszionálisabb szakmai háttérrel biztosítani ügyfeleik számára.

Quantum LOFT Szolgáltatások:

Tanácsadás és konzultáció, pontos igény feltérképezés és helyszínen történő felmérés az ügyfélnek legmegfelelőbb vitorlák kiválasztása érdekében

- Rig beállítás, vitorla-és rig finomhangolás
- Sérült vitorlák szakszerű, gazdaságos javítása (dacrontól a laminátumig)
- Sail Care Service: a sérült vitorla helyszíni leszerelése, műhelybe szállítása, javítása, visszaszállítása és felszerelése akár 5 nap alatt!
- Vitorla téli tárolás
- Kiegészítők gyártása (lasy jack, persenning, stb.)
- Minőségi ponyvák gyártása, javítása
- Minőségi kötélzet (felhúzó, shottok) készí-



tése a legkiválóbb kötelekből túra és verseny kivitelenben

Prémiumszolgáltatási program Quantum ügyfeleknek

Egy Quantum vitorla megrendelésével tulajdonosa nem csak a legjobb vitorlát kapja, de részesévé válik a prémiumszolgáltatásokat és ügyfélkezelést biztosító programnak is.

A Quantum vitorlaelemző programja segítségével a legapróbb finomhangolás is elvégezhető, ha szükséges akár nemzetközi szakemberek bevonásával is, de amitől a versenytársak többségénél többet nyújt ügyfeleink a Quantum Sails Hungary csapata, az a megbízható, sok éves, biztos és eredményes versenyvitorlázó tapasztalat, mely egy új vitorla beállításánál komoly előnyt jelent. Ha versenyre készül az új vitorla, kiváló versenyző és oktató szakemberek segítenek a felkészülésben. A magyar vitorlázás legjobbjai próbálják ki, tesztelik és állítják be az új vitorlát!

A forradalmi iQ Technology-nak köszönhetően a Quantum vitorlák tökéletesen reprodukálhatók, így nem kell tartani az eredmények visszaesésétől sem.

Elméletben és gyakorlatban is segítünk!

A Quantum ügyfelei kedvezményrel vehetnek részt az RVA (Rauschenberger Vitorlásversenyző-képző Akadémia) képzési programjában, amelyek a pálya és túra versenyeken szükséges tudásanyagot adják át

a vitorlázók számára.

Az RVA egyének vagy csapatok számára kialakított, személyre szabott felkészülési, gyakorlati programjában is kedvezményrel vehetnek részt a Quantum vásárlók (Részletek: www.rauschenberger.hu). – tudjuk meg Rauschenberger Miklóstól, a Quantum Sails Hungary ügyvezetőjétől.

Egyedülálló vitorlázási lehetőségek Quantum ügyfeleknek!

„Ügyfeleinket nem csak kiváló minőségű szolgáltatásokkal, de egyedi élményekkel is igyekszünk kiszolgálni.

2014 első félévi megrendelőink körében 3 fő részére élményvitorlázást sorsolunk ki a Principessán, akik egy egész napos edzésen vehetnek részt a csapattal.

Két legnagyobb megrendelőnk pedig extrém vitorlázási és versenyélménnyel ajándékozzuk meg. Egyikük részt vehet egy versenyen a Principessa csapatával, a legnagyobb értékben vitorlát vásároló ügyfelünknek pedig lehetőséget biztosítunk, hogy 2014 szeptemberében a TP52 Super Series Royal Cup Marina Ibiza verseny keretében, kipróbálhassa a Quantum Racing TP52-esét, így testközelből, a hajón élheti át a Quantum Racing Team edzéseit és akár magát a versenyt is.

Quantum a hazai vizeken

Komplex és ügyfélközpontú szolgáltatási portfóliónk kialakítása mellett partnereink köre is folyamatosan bővült. Vitorláink minősége és az általuk biztosított jobb tel-

jesítmény máris sokakat meggyőzött, így egyre több hajón találkozhatunk Quantum vitorlával.

Tavaly az egyik legnépszerűbb OD hajóosztály, a J24 országos bajnokságán tűnt fel egy Quantum-hajó, mely annak ellenére, hogy a vitorlák csak pár héttel a bajnokság előtt érkeztek, a 3. helyen végzett. 2013-ban a Quantum legénysége megnyerte az éves ranglistát.

Nem kis büszkeséggel tölt el minket, hogy 2014 tavaszától máris olyan hajókra kerül Quantum vitorla, mint a Nelson (Flaar 8M Pro) vagy a Principessa.

Terveink 2014-ben

Erőteljes piacra lépésünket támogatandó igyekszünk minél több lehetőséget teremteni arra, hogy megismertessük a Quantum prémium szolgáltatásait a hazai vitorlázótársadalommal, és minél több lehetőséget teremtünk a személyes találkozásra, a műhelytitkok megismertetésére, a vitorlák tesztelésére.

Elsőként februárban a Budapest Boat Show-n mutatkozunk be az ügyfeleinknek nyújtott komplex, prémiumszolgáltatási programunkkal, melyet márciusban a Quantum LOFT megnyitója és nyílt műhelynapok követ, a tavasz folyamán pedig számos hasonló alkalmat teremtünk még a találkozásra” invitál Rauschenberger Miklós a Quantum Sails Hungary ügyvezetője. (x)

ÖRÖM MINDEN SZÍVDOBBANÁS

Életmentő 1%
„A Szívbeteg Gyermek
Védelmében”
Alapítványnak



Évente több mint fél ezer szívbeteg gyermek születik hazánkban. 95%-uk megmenthető. Ajánlja fel adója 1%-át „A Szívbeteg Gyermek Védelmében” Alapítványnak és járuljon hozzá Ön is a szívbeteg gyermekek ellátásához, a gyermekszív átültetések és a műszívkezelések sikeréhez.

gyermeksziv.hu



Gottsegen György Országos
Kardiológiai Intézet,
Gyermekszív Központ

Adószám:

19661964-1-43

Melyikünk a nagyobb Balf@sz? Folytassuk a versenyt!

GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN)

Menet közbeni hajón tartózkodás: Ragyog a nap, fúj a szél, siklik a hajó, szavunk nem lehet. Van pár „szárazföldi vendégünk is”. Krajcolunk, dőlünk, ők meg visítanak, reszketnek az életükért. De jó hecc! Biztos ez? Én szeretem előre felkészíteni őket, legalább az alapokra. (Demonstrációs dugó, fent hurkapálca, lent hatvanas szög, borítsd fel, ha tudod.) Meg a többi. Minek az útjába ne üljenek, hova ne nyúljanak. Ennek ellenére tuti, hogy mindig ott kolbászolnak, ahol nem kéne. Rá tehenkednek az éppen használatos racsnira, fenekük alatt a fockshot, útban vannak a kormányoknak. Ha előre araszolnak az orrfedélzetre, persze hogy a vitorla alatt próbálnak átkúszni. Fejbe kólintás, ujjbecsípés, hasba vagy szájon vágás, lespriccelés. Teljesen elkerülni szinte lehetetlen, de törekedjünk rá. Mindig legyen szabad ember, aki figyel rájuk, segít nekik. Élénkebb szélben, fordulásnál, az sem baj, ha

beküldjük őket a kabinba. (Én a bénábbakkal gyakran megteszem.) De most nem is róluk van szó, hanem rólunk.

Még jóval elindulás előtt tisztázzuk, mi nem való hajóra (Túsarkú topánka – strandpapucs, műköröm, csingilingi fityegő – nyaklánc – karkötő – fülbevaló – orrkarika, rakott szoknya – rojtos kendő, hibi-habi malomkerék szalmakalap, lebecskázó napszemüveg, „nyóckilás” pecsétgyűrű... stb.) Szóval „plázacikák – lepedő akrobaták” kíméljenek.

A cockpitben uralkodó állapotok is sokat elárulnak.

Szanaszét heverő nejlón tasakok – „neszeszerek” – kosaracskák. Ülésen hentergő napszemüveg, telefon, fényképezőgép (tok), kibontott „ropis zacskó”, napkrémes tubus, lerúgott papucskok, elemőzsiás táskák, félig ivott napon aszalódó sörös doboz, kiürített poharak – palackok, gyermekjátékok,

újság, könyv, tejes zacskó benne a löttymaradékkal, levetett ing – trikó – pulóver – sapka, cigaretta – öngyújtó ... és még sorolhatnám vég nélkül. Ronda is, meg marhára útban tud lenni, a legrosszabb helyzetekben. Elcsúszás, átesés, rálépés, kiöntés. És ne feledjük: „Ami a decken, az a vízben” – mi minden nyugszik már a tenger fenekén. Ami tipikus: Autókulcs, telefon, öngyújtó (drágább – gravírozott) a zsebben. Ürge kiül – fekszik a kabintetőre, vagy az orrfedélzetre. Cucc zsebből ki, gurul, koppan, majd loccs. Volt – nincs. Ne mulasszuk el a zsebeket kiürítettet! Mindezeknek táskában, vagy a kabinban (polcon) van a helyük.

Egy másik lehetőség a bénázásra, a mentőmellény. Néha nem árt, ha felvesszük, de nem mindig. Gyakran látom, hogy teljesen indokolatlan szituációban, még a „személyzet” is viseli. Szinte az az érzésem, hogy „villognak” vele, hogy ők mennyi-



AUTÓKULCS, TELEFON, ÖNGYÚJTÓ (DRÁGÁBB – GRAVÍROZOTT) A ZSEBEN. ÜRGE KIÜL – FEKSZIK A KABINTETŐRE, VAGY AZ ORRFEDÉLZETRE. CUCC ZSEBBŐL KI, GURUL, KOPPAN, MAJD LOCCS.

re „profik”. Ne értsetek félre, aki nem tud úszni, és nem a kabinban van, az jó, ha belebújik. A másik tipikus hiba, amikor nem megfelelő méretű vackot húzunk valakire. Sajnos, ennek legtöbbször gyermekek a szenvedő alanyai. Az még csak – csak, hogy hülyén néz ki, de kényelmetlen is, és veszélyes, hiszen kicsúszhat belőle, hamis biztonságérzetet ad. Érdeemes a hajón különböző méretűeket is tartani, előbb – utóbb jól jöhet.

Megemlítenék még valamit, a személyzet viselkedéséről. Lépten nyomon látom, hogy a legsimább manővernél is kapkodunk, idegeskedünk, szaladgálunk, kiabálunk, szitkozódunk. Ekkor történik a legtöbb fej beverés, csörlőbe rúgás, orra esés, megcsúszás, sérülés. És még ki is röhögnek, ha látják. Pedig simán megelőzhető, ha előkészítjük, mindenki tudja a feladatát, előre, szép nyugodtan elfoglalja azt a helyet, ahonnan a legkényelmesebben el is tudja végezni. Inkább csináljuk így, rendi?!

Általános viselkedési normák: Na, erről aztán

regényeket lehetne írni. Keservesen berúgni, végül is mindenhol lehet, elsősorban ugye Badacsony, de folyamatosan sanszos még Tihany, Boglár és Szigliget is. Balatonfüred és Keszthely, főleg a „bornapok” típusú pavilonsoros vásárok alkalmával veszélyesek. Ez így még rendben is volna. Vég nélkül sorolhatnám a történeteket. Az Öregtihanyi Garázs borozóban spontán szokott előfordulni – ahogy a szél is összehordja a szemetet – a hozám hasonló kocsmatöltelékeket is összegyűjti az élet. Ekkor azután majd pirkadatig vedelés, kajabálás, éneklés, üvöltözés. Másnap, késő délelőtt feltápszkodás. Veszteségek felmérése: Egyik csak annyit tud nyögni, hogy „jaj de beteg vagyok”, másik az eltört a szemüvegét siratja, harmadik az óráját hagyta el, negyedik az egész hajós zsákját vesztette el (Kenesén került elő egy idegen hajóból.) Szerintem még ez is elmegy, hiszen itt csupa „csavargó” éjszakázik, közel s távol senki, akit zavarna a dajdajozásunk. Badacsony pedig az ország koc-



mája, persze már kikötés után kezdetét veszi az ökörködés, ahogy az való, persze tiltott helyen.

Kirándulás, hegytámadás, majd lefelé az összes, arra érdemes borozó meglátogatása. Vége felé általában „igen görbe az út”. És még ez is rendben van szerintem. Lelkünk rajta. Még a „faltámasztás is belefér”.

Ami viszont nem, hogy a kikötőbe érve ne tudjunk uralkodni magunkon. Vannak itt „bérlők” és vendég hajók szép számmal. Van aki csak nyugalomra vágyik, másnak reggel korán kell vissza indulnia, és persze olyanok is akadnak, akik egyszerűen nem kíváncsiak a trágár gajdolásunkra. Tiszteljük meg egymást legalább annyira, hogy csendben maradunk. Persze, a vizes blokkok állapotára is vigyázzunk. Rettenetes károkat okozunk a letépett ajtókkal, összetört tükrökkel, szétgyilkolt csapok-



TÚZ A NAP, DÖG MELEG VAN, NÉHA LENGEDEZ CSAK EGÉSZEN ENYHE FUVALLAT. MESSZE A CÉL, DE RÁÉRÜNK. BE A VÍZBE – KI A VÍZBŐL, SZISSZEN A SÖRÖS DOBOZ, CSÚSZIK MELLÉ EGY UNICUM

kal, felszaggatott ülőkékkel. Ja, majd el felejttem: ne a szomszéd teknőjét okádjuk vagy vizeljük le!

Más eset, amikor „taj kocsz” társaság indul neki az éjszakának, hogy csak szembe, a túl partra motoroznak. Gyakran látom, ahogy alig tudnak bemászni négykézláb, elkötni képtelenek a bikáról, értelmetlenül beszélni sem tudnak. Közben villog a másodfok. Megáll az eszem. A vak véletlenülre bízzák az életüket.

Szintén veszélyforrás lehet az „eseménytelenség”. Tűz a nap, dög meleg van, néha lengedez csak egészen enyhe fuvallat. Messze a cél, de ráérünk. Be a vízbe – ki a vízből, szisszen a sörös doboz, csúszik mellé egy Unicum (csak az íze kedvéért). Meg egy „pálesz”, hogy rendben tartson. Ez megy egész délelőtt. És bizony összegződik. Aztán melyik

cölöpre is akasszuk a farkötelet? (De sok van így egymás mellett, a múltkor még nem így volt.) Ezt nevezem én menet közbeni leittasodásnak. Valójában a szél az oka, ezt tudjuk. Figyeljünk erre is.

Általában a vendéghelyen, a cockpitben üldögélve, gyakran vagyok fültanúja a következőknek. Hajó érkezik, készül kikötni. Csinálják, ahogy tudják, a mellettük lévők pedig nyolcféle marhaságot kiabálnak jobbról – balról, mind ellentmond egymásnak. Miért nem így, miért nem úgy?! Ennek aztán semmi értelme. „Si tacuisses, philosophus mansisses” (ha hallgattál volna, bölcs maradtál volna) klasszikus esetei. Az össze-vissza hadoválásal, csak még jobban összezavarjuk őket. Majd kérdeznek, ha valóban kíváncsiak valamire. Csak akkor



szóljunk, ha közvetlen veszély fenyeget. Legjobb és legudvariasabb, ha csendben odaállunk a stégen, ahova jönni szándékoznak, és abban segítünk amiben ők kérik.

A legrondább, amikor nyilvánosan hülyézünk, vagy kiröhögünk valakit, legyen az hajós, vagy utas, egyre megy.

Most jön a „fekete leves”! Pedig túrázók ők is. Távolságra álljon tőlem, hogy általánosítsak, de egyre gyakrabban találkozom azon „állatfaj” képviselőivel, akik általában egyszer egy évben, csillagászati összegért, kibérelnek valami szép nagy, jó kövér,





minden kényelemmel és technikával felszerelt csodahajót, pár napra, esetleg egy hétre. (Hajózási tudásuk és gyakorlatuk ezzel ki is merült.) Meg vannak győződve arról, hogy az eget verő bérlési díjjal megvették mindent és mindenkit. Ehhez tartják is magukat. Alapvetően kiséphajóként közlekednek. Nem az ő vitorlázótudásukkal van baj, hanem az idő pocsek, a szél „gerlefing”, a hajó „lepra”, különben is sietnek. Figyelmen kívül hagyják a hajózási jelzéseket és szabályokat, át a komp előtt, keresztül a versenypályán küzdő sportolók

HAJÓ ÉRKEZIK, KÉSZÜL KIKÖTNI. CSINÁLJÁK, AHOGY TUDJÁK, A MELLETTÜK LÉVŐK PEDIG NYOLCFÉLE MARHASÁGOT KIABÁLNAK JOBBRÓL – BALRÓL, MIND ELLENTMOND EGYMÁSNAK.

között. Köszöntésünket persze nem viszonzják. Kioktatnak, leszólnak, veszekszenek bárkivel, akivel kapcsolatba kerülnek, hülyézik, bunkózzák a kikötők személyzetét, ócsárolják a berendezéseket, lenézik a kisebb hajókat. A Balaton koszos, a hínárok undorítóak, az állatok büdösek, a sirályok és békák idegesítőek, a szúnyogok tűrhetetlenek. Még az „élő fába is belekötnek” a kocsmákban. Minden kaja sz@r, minden ital ihatatlan, pincéretet, szakácsokat, vérig sértik. Könnyen felismerhetőek hivalkodó, vadonatúj, méregdrága, legtöbbször oda nem illő „vitorlás” ruházatukról. (Például a hajóscipőt, én a fedélzeten hordom, nem a krimóban.) Rühellem őket, mint varjú a rohadt tököt, és képemről sül le a bőr szégyenemben. Mert ugye a „civiliek” (üdülő vendégek, sétálók, kerékpáros kirándulók, gyerekek... stb.) látják őket, felfigyelnek rájuk – hiszen ők a leghangosabbak, legfeltűnőbbek, – és ezek után ítélnek meg bennünket is. Nyugodtan „békaphatják a libanyakat”!!! Hű de elragadott az érzélem! Vigyázz Merlin, hisz tudod: Bonus iudex damnat improbanda, non

odit (A jó bíró elítéli, de nem gyűlöli azt, amit helytelenít). Most már mindegy, részemről ennyit róluk.

Teljesen más téma, a „nagy csődület”. Gondolok itt, a különböző versenyekre. Pontosabban, a résztvevő hajókat, esetleg több éjszakára is befogadó kikötőkre. Tudom, az utóbbi időben szignifikáns a javulás (elsősorban a rendezőknek hála), de előfordulnak „balkáni állapotok”. Van, amikor az illemhelyek nem bírják a tömeget, jönnek a plusz mobil WC –k. Néha rettentő büdösek, fél kikötőben kín aludni. A szeméttartók is megtelnek. Jó, ez van, nem rajtunk múlik. Az viszont igen, hogy a lehetőségekhez mérten igyekezzünk rendet tartani. Hadd ne részletezzem. Ne ilyen kép maradjon utánunk: (szemetes kép)

Talán ezért is kérlek benneteket tisztelt olvasóim, kedves Barátaim, együtt figyeljünk egy kicsit jobban viselkedésünkre. Mi, valódi hajósok legyünk a mértékadóak. Nagyon szépen köszönöm együttműködésüket. •



Melyikünk a nagyobb Balf@sz?

...aaand the winner is...

GELENCSÉR GYÖRGY (MERLIN)

Nem tudunk kikötni! Ez az egyik kedvenc vesszőparipám. Lustulok a kokpitben, kezemben hideg fröccs, nézek ki a fejből a vendég helyek felé. Jönnek – mennek a hajók. Zokogjak, vagy röhögök. Félelmetes a statisztika: tízből nyolcnak lövése nincs arról, hogyan is kellene kikötni. Vannak ugye a típushibák:

Nem tisztáztuk, ki mit csináljon. Többen ülnek a fenekükön, egy rohangál, mint a mérgezett egér. Közben ennek is, annak is üvölt valamit. Azok persze azt sem tudják, merre induljanak, mit tegyenek és hova.

Laikus utast olyanra utasítjuk, amit az nem tud megtenni. (Add gyorsan a csákyát! Az ürge pedig elégedett pofával megjelenik egy szép fehér sapkával). Ugorj ki és fogd meg az orrát! Kinek???

(Kimászni is segítséggel tudna). Eressz egy kicsit szép lassan! Most nem kell, nem tudok.

Mindenki egyszerre egymásnak dirigál, vitatkozás, veszekedés, hülyezés. Még szerencse, ha nincs oldalszél. Amint nagy nehezen sikerült a manőver, folytatják a civakodást, lehetőleg úgy, hogy a fele társaság a hajón, másik fele a mólón, jó hangosan kiabálva, hadd hallja a fél kikötő.

Nem tud a vitorláktól megszabadulni. Fock rollózásnál „zsákot fog”, aztán se ki-se be. Persze, mert szélterhelés alatt volt, nem takartuk ki a nagyvitorlával. Vagy a gross-t nem tudjuk leereszteni, mert a felhúzó kötélt összegabalyodott. Mondanom sem kell, ezek a legrosszabbkor, általában viharos szélben fordulnak elő a leggyakrabban. Nincsenek a kötelek előkészítve. Már szükség lenne rájuk,

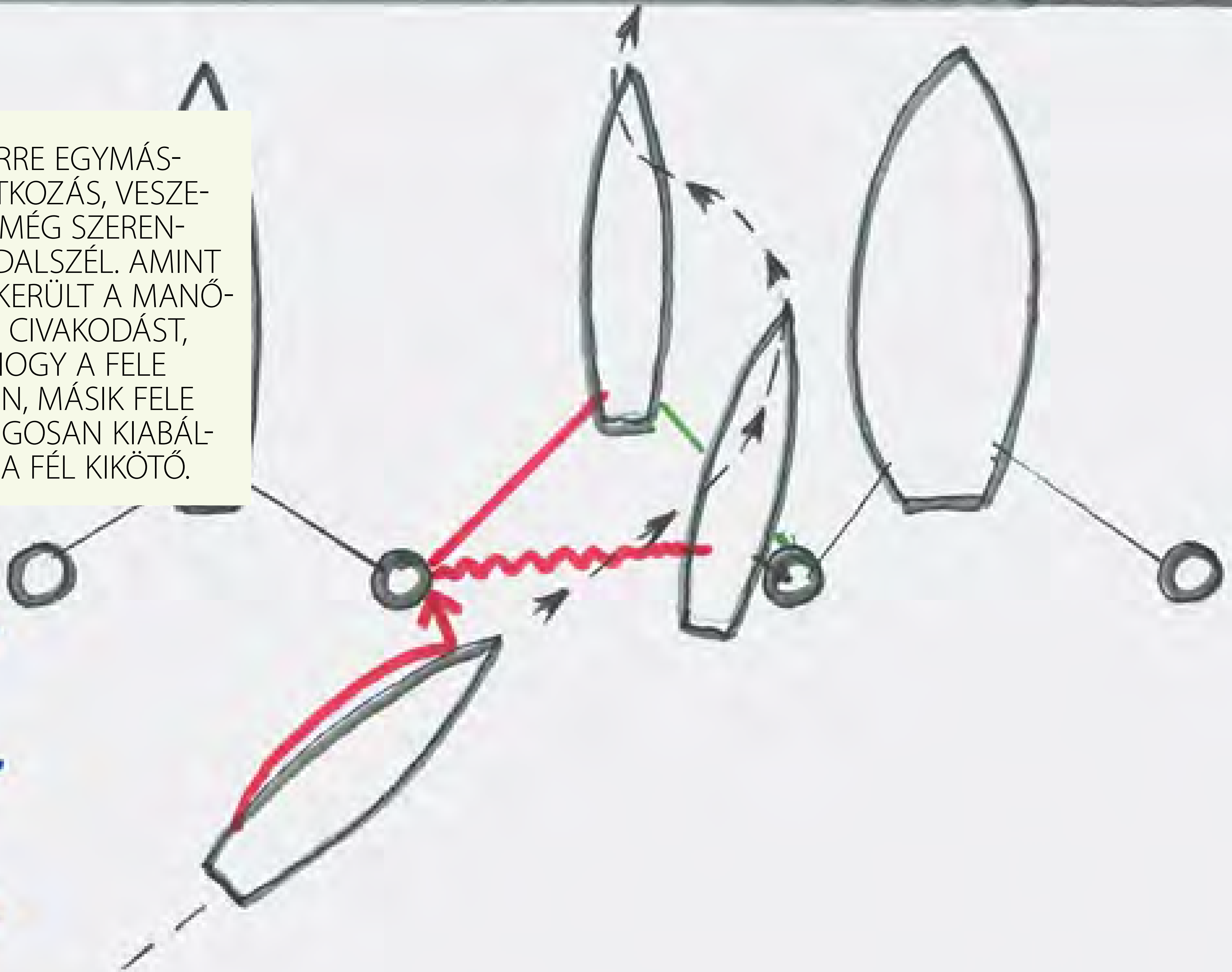
amikor bogozni kell (mert hanyagul volt eltéve). Ugyanez úgy minősített esete, amikor jön befelé a hajó, jó gyorsan motorral. Senkit nem látok a kormánynál, aki előre nézne. Sőt, másnak az arcát sem látom, csak a feneküket. Mindenki lehajolva molyol valamit. Egyébként általános, hogy túl nagy sebességgel gépecskézünk, illetve még mindig löketjük, amikor már a lendület is bőven elég lenne a beállításához.

Rövid a kötélt. Ez akkor derül ki, amikor a farcölöpökre már rácsatlakoztunk, de a hajó orra nem ér ki a stégig. Van, hogy az orrkötelek sem. Ez szélcsendben röhejes, de akár közepes oldallökésben is komoly galibát okozhat.

Hajó elejét, kötélt nélkül, az orrkosárnál fogva, kézzel ráncigáljuk ide-oda. Vagy a mólóhoz ver-



MINDENKI EGYSZERRE EGYMÁS-
NAK DIRIGÁL, VITATKOZÁS, VESZE-
KEDÉS, HÜLYÉZÉS. MÉG SZEREN-
CSE, HA NINCS OLDALSZÉL. AMINT
NAGY NEHEZEN SIKERÜLT A MANŐ-
VER, FOLYTATJÁK A CIVAKODÁST,
LEHETŐLEG ÚGY, HOGY A FELE
TÁRSASÁG A HAJÓN, MÁSIK FELE
A MÓLÓN, JÓ HANGOSAN KIABÁL-
VA, HADD HALLJA A FÉL KIKÖTŐ.



A KAPITÁNY PEDIG SZINTÉN UDVARIASAN MEGKÖSZÖNTE ÉSZREVÉTELEMET ÉS KEDVESSÉGEMET, DE Ő ÚGY LÁTJA, HOGY SZÉLCSEND VAN, NINCS SZÜKSÉG KÖTELEKRE, MEGÁLL AZ OTT ESTIG, AZUTÁN ÚGYIS VISSZAMENNEK.

jük, vagy elúszik, rosszabb esetben beránt a vízbe. Csáklával piszkáljuk, szerencsétlenkedjük fel a farcölöpre a kötelet. Legtöbbször csak ismételt próbálkozások eredményeként sikerül. A hajó orra közben fordul, amerre a szél viszi, legtöbbször a szomszéd oldalának.

Ide tartozhat még, hogy bár tisztességesen kikötöttünk, de nem hagyunk rendet, mielőtt több órára magára hagynánk járművünket. Gondolok itt elsősorban a vitorlákra. Fock szorosan berolozva, megkötve, gross „lebabázva”, baum rögzítve. Ki ne bontsa a szél. Tipikus, hogy a kabint valahol fedetlenül hagyjuk. Az biztos, hogy ez esetben kiadós zápor lesz, és az ágyak meg a hálósákok áznak el. Nincs rohadtabb, mint este (részegen) úgy hazaérni, hogy minden csurom lucsok, nincs hova lefeküdni. És rettentő nehezen szárad, még a napon is.

Pogány sejtés rémlett fel bennem: Ab ovo nem tudunk kikötni. Fogalmunk sincs róla, hogy a szél

feletti farcölöpre kell először felhelyezni a kötelet. Ha ez, és legalább egy kötéllel a part megvan, a többi, akár visszalökéssel is megoldható, hiszen a hajótestet a szél lefelé fogja sodorni, pont az elmulasztott oszlop felé. Lássuk csak a trükköt: A hajó orrában álló teszi fel a farkötelet, aztán elengedi, a hátsók dolgoz a többi. Amíg bekanyarodunk, bőven van ideje az orrköteleket kézbe venni az „ugráshoz”.

A végére hagytam a csattanót. Jött befelé a szép nagy csodahajó Badacsonyba (nem írom le a márkáját, mert még kitalálnátok hol bérelték). Gyönyörűen beállt a cölöpök közé, orra a móló felé. Hölgyek-urak sorban kilibegtek, a kapitány gondosan kulcsra zárta a kabint, s mint aki dolgát jól végezte kilépett, és vidám csevegéssel elindultak a krimó felé. Egy cipőfűző nem sok, de annyival sem kötötték oda sehova. Először elakadt a lélegzetem. Felocsúdva döbbenetemből udvariasan

utánuk szóltam, hogy elfelejtettek valamit. A kapitány pedig szintén udvariasan megköszönte észrevételemet és kedvességemet, de ő úgy látja, hogy szélcsend van, nincs szükség kötelekre, megáll az ott estig, azután úgyis visszamennek. Én persze voltam olyan bátor és eltökélt, hogy kitartottam abbéli álláspontom mellett, miszerint autót ugyan lehet így leparkolni, sőt így is kell, de a hajó az más. A kapitány meghallgatott, majd végigtekintett a többi hajón. Hálásan megköszönte, hogy mindezt elmondtam neki, egy segítséggel visszament, és rendesen, elől hátul kikötött. Na, erre varratok gombot. Szóval egy ideig úgy véltem, hogy az imént emlegetett úr esélyes lehet nemes versenyünk bajnoki címére, de aztán találtam nála is nagyobb „tököt”.

Nem tudjuk, mivel szállunk vízre. Pedig, talán ez lehet a legfontosabb. Kibérelünk egy ismeretlen teknőt. Érdemes alaposan átnézni. Ezt már nem



MERLINI! ...AAAND THE WINNER IS...

egyszer, különböző nézőpontokból is szemlélve **leírtam**. De valami nagyon fontosat kihagytam. Tudnunk kell, mit bír a hajó. A feszítők hajótesthez való rögzítésének állapotát feltétlenül nézzük meg. Tudom, nem egyszerű, hiszen legtöbbször burkolat, szekrény, polc, vagy mit tudom én, mi által vannak takarva. Jó, nem szedhetünk mindent darabokra, nem barmolhatjuk szét a bútorzatot, berendezést, de ügyeskedjünk. Sokat elárul, ha a vantni deckken átvezetési pontja alatti fa cucokat alaposan megnézzük, nem korhadtak-e, nincsenek-e meggyengülve. Keressünk beázás nyomokat. Ne szégyelljük esetleg megszagolni, a penészgombának jellegzetes illata lehet. Biztosan kell tudnunk, mennyire terhelhető az árboc. És ezt nem elég elhinni, vagy feltételez-

ni. Súlyos baleset, ha kidől az árboc, még a legkevesebb baj az, hogy a túránknak, ekkor bizony vége. Sajnos, több ilyen esetet is láttam az elmúlt szezonban. Jött valami erősebb szél (még nem is „bőgő”, vagy vihar) a „karó” pedig minden előzetes bejelentés nélkül kiköszönt oldalra.

Még jó, ha épségben megússza, és nem görbül vagy törik javíthatatlan szemétté. Nem szólva a hajósok és utasok testi épségéről, bár az a legfontosabb. Szóval „jó nagy marha”, aki úgy indul el az ismeretlen járművel, hogy ezt kockáztatja. De még van nála is nagyobb! Méghozzá az, aki a saját ladikjában nem veszi észre ezt a hibát!

Fújt a jó negyvenes–ötvenes (nem több) északnyugatról. Kiérve Füredről, csak azt lehetett látni, hogy a Sudár bal oldalán, az oldalfeszítőket tartó acélszalag, vagy másfél centivel jobban kilóg, mint a jobb oldalon. Azonnal fordulás jobbcsapásra (bal vantni persze totálra lelazult). Aztán

egy végtében, manőver nélkül irány Földvár. Közben elő a spinnaker fallt, bal oldalbikára keményen lekötöni. A legnehezebb a vége volt, hiszen teljes vitorlázattal, nyíl egyenesen bevirharzás a kikötőbe, Galambsziget mögött szélbefordulás, „rongyletépés”, majd lendületből becsúszás a kikötőhelyre. Árboc kidőlés megúszva, áll, mint a parancsolat (terhelés nélkül szépen tartotta a pótfeszítő). Persze szerencse is kellett hozzá, ez nyilvánvaló. Árboc kidaruzása, burkolat, szekrény lebontása. És íme, a látvány: javítás előtt és után.

Az ugye nyilvánvaló, hogy ezen a héten is lett volna egy Balatonkerülő túra. Annak annyi volt. Ezt tavasszal, a vízretétel előtt látni kellett volna!

Minden kétséget kizáróan, megvan a „Legnagyobb Balf@sz”!!! A saját hajóján nem veszi észre a vészt. Típeljetek, vajon ki lehet????!!! •

MINDEN KÉTSÉGET KIZÁRÓAN, MEGVAN
A „LEGNAGYOBB BALF@SZ”!!! A SAJÁT HAJÓJÁN
NEM VESZI ÉSZRE A VÉSZT.
TÍPELJETEK, VAJON KI LEHET????!!!



Újdonság!

Algák, reszkesetek!
Itt a

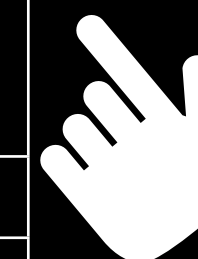
Copper-Cruise!



- ☒ erős, réz- és biocidtartalmú nagyteljesítményű algagátló
- ☒ a rézvegyület legújabb alkalmazási technológiája a hosszútávú algavédelemért
- ☒ kemény, ellenálló felület, ami még csiszolható is
- ☒ alkalmas mindenféle vízijárműre 30 csomós átlagsebességig
- ☒ nagyon hatékony édes- és sós vízben egyaránt
- ☒ alkalmas fémre, fára műanyagra, a legtöbb már meglévő algagátlóra felkenhető
- ☒ vörösesbarna, fekete, világoskék, sötétkék és törtfehér színekben

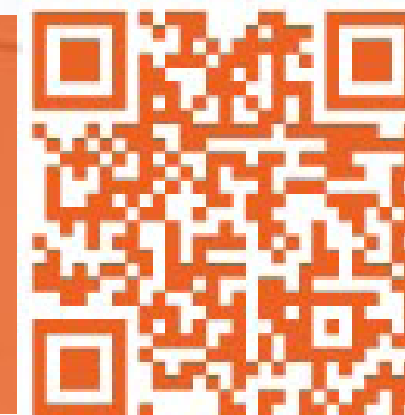
PROGRAMOK

DÁTUM	PROGRAM	HELYSZÍN	WEB
2014.03.01.	15. Keszthelyi Farsangi Karnevál és Bál	Keszthely – Kossuth L. u., Fő tér	www.keszthely.hu
2014.03.01.	Tapolcai Téltemető, Télbanya úzó maskarádé	Tapolca – belváros	www.tapolca.hu
2014.03.02–08.	Nők Hete	Keszthely – Balaton Színház	www.balatonszinhaz.hu
2014.03.04.	Téltemetés- Kiszebáb égetés, Lovasfarsang	Nagyvázsony – településközpont	www.nagyvazsony.hu
2014.03.07.	Nőnap bál a Betyár csárdában; Sztárvendég: Soma	Zalakaros – Betyár csárda	www.zalakaros.hu
2014.03.07.	Lackovits Emőke: A Balatonfelvidék tudósa – Sebestyén Gyula	Balatonszepezd – Bertha Bulcsu Közösségi Ház	www.balatonszepezd.hu
2014.03.10.	R. Kárpáti Péter talk-showja Bodrogi Gyula színművésszel	Fonyód – Feng Shui Galéria	www.fonyodifengshuigaleria.hu
2014.03.14–16.	15-Mar	Siófok – Hajókikötő, Rózsakert	www.siofokportal.com
2014.03.15–16.	Tavaszcímzés Szigligeten	Szigliget – Szigligeti vár	www.szigliget.hu
2014.03.15.	Nemzeti Ünnepe március 15.	Balatonfüred – Kisfaludy színpad	www.balatonfured.hu
2014.03.15.	Tavaszi szöszmötölés	Tihany – Levendula Ház	www.bfnp.hu ; www.levendulahaz.eu
2014.03.15.	Nemzeti megemlékezés	Balatonszepezd – Kopjafánál, Bertha Bulcsu Közösségi Ház	www.balatonszepezd.hu
2014.03.17–04.04.	Siófoki Tavasz Fesztivál 2014	Siófok – Kálmán Imre Kulturális Központ	www.kulturkozpont-siofok.hu
2014.03.20–23.	SPURI BALATON SZUPERMARATON MARATON+	Siófok, Fonyód, Badacsony, Balatonfüred	www.futanet.hu
2014.03.21.	Csopaki Boros Toros	Csopak – Fürdő utcai parkoló	www.csopak.hu
2014.03.22–23.	Hamvas Béla Emlékünnep	Balatonfüred – Blaha Étterem, Tagore sétány	www.balatonfured.hu
2014.03.22.	Víz Világnapi túra	Zalaszántó – Zalaszántó, Turul parkoló	www.bfnp.hu
2014.03.22.	Víz Világnapja – A lápi ember nyomában	Keszthely – Kis-Balaton, Fenékpuszt, Vönöczky Schnek Jakab Kutatóház	www.bfnp.hu
2014.03.23.	Víznap Balcsi-party	Balatongyörök – Balaton-part, móló melletti sétány	www.balatongyorok.hu
2014.03.28.	Dr. Domány Sándor festőművész kiállításának megnyitása	Fonyód – Feng Shui Galéria	www.fonyodifengshuigaleria.hu
2014.03.29.	Geobotanikai túra a Fekete-hegyre	Köveskál – Mosóház (a református templom előtt)	www.geopark.hu



17-20
April 2014

HANSE Cup Adriatic



Split-Hvar-Vis

3 days of sailing and fun

Info: www.hansecupadriatic.com; Hanse Hungary Helpdesk: ekovendi@hanse.hu

100% VITORLÁZÁS

100% vitorlázás

2014. # 049



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