

# PORTRHOLE

# 5.



## Szárnypróbálgatás



A 33. America's Cup zseniális innovációja is nagy hatással volt rám, de a daruval mozgatott rig hazai adaptációjára egyáltalán nem számítottam. Azzal, hogy Fekete Laci kitalálta az elemekből építkező reffelhető, twistelhető merevszárny konstrukcióját, olyan

területre merészkedett, ahol nem sok korábbi tapasztalat halmozódhatott fel. Az érdeklődők nagy száma mindenesetre arra enged következtetni, hogy egy ilyen ujdonság valóban megmozgatja az értő közönség fantáziáját.



  
**MARITIME**  
HAJÓSBOLT

®

1033 Budapest, Szentendrei út 107-113.  
+36 1 367 4905  
www.maritime.hu

# Óvja hajóját!

Vegyen a hajójához megfelelő  
minőségi felszereléseket a  
**Maritime Hajósboltban!**



bóják

huzatok

pufferek

dockfenderek

kötelek

rugók

# tartalom



- 5 **Egy szürke eminenciás:** Somogyi Miklós, a Mediacontact Avatar társtulajdonosa. „A támogatók is versenyben vannak, de itt nincs kiírás, nincs nyilvános eredményhirdetés, csak egy ügy van, amit mindennél fontosabbnak tartok.”
- 6 **Gondolatébresztő!** Érdekeink védelmében.
- 8 **A lányok csak szépek?** Számos sportághoz hasonlóan a vitorlázás a fiúknak és a lányoknak egyaránt a kedvenc időtöltésévé válhat: egyedül vagy párosan, de akár egy csapatot alkotó baráti társaságban is. Ha pedig valaki magasabb adrenalin szintre vágyik, az akár még versenyzésre, ne adj' isten élversenyzésre is adhatja a fejét. De mi van, ha lánynak született?
- 12 **Felemás évkezdet. „Andris bajban van”**
- 14 **Sikló a hajóban.** Olvasóink kérdéseire és a védekezés lehetőségeire a szakértő adja meg a választ.
- 17 **SEE00C Regatta.** Magyar siker a palicsi tavon.
- 18 **Expert Olympic Garda:** Két magyar egység a Medal Race-en.
- 21 **A 29er megjelenése Magyarországon.** A 49erek megjelenésével új korszak kezdődött az olimpiai vitorlázás történetében. A hajóosztály 2000-ben már szerepelt az olimpiai játékokon, az idén májusi szavazáson pedig kiderült, hogy 2016-tól már nemcsak férfi, hanem női versenyszám is lesz a szkiif.
- 22 **Évadnyitó – miért álltunk ki?**
- 23 **Eltűntünk.** Az idei évadnyitót eléggé emlékezetesre sikeredett. Nem gondoltuk ugyanis, hogy az igazi meccs csak vasárnap, az eredmények közzététele után jön.
- 25 **Győzött a Wild Joe az Adriatic Race-en**
- 26 **Hajósóra-teszt, elfogultan**
- 28 **Világítástechnika:** LEDek a hajózásban. A led szó hallatán a legtöbb embernek a hosszú élettartam és a kis fogyasztás jut eszébe. Mindkettő nagyon csábító a hajós számára, de a kérdés sajnos nem ennyire egyszerű.
- 30 **Vitorlás kalandozás a Csendes-óceánon Méder Áronnal.** Panama 50 km keskeny ország. A két óceánt a Chagres folyó és a Gatún-tavat is magába foglaló mesterséges csatorna köti össze, melyet a tenger szintje felett 27 méterrel építettek meg...
- 32 **Balaton Boat 2011** – visszafogott érdeklődés
- 34 **Júniusi programok a Balaton körül**
- 36 **Kikötődíjak az Adrián.** Elkerülhetetlenül közeledik 2011 nyara. Az adriai vitorlázás továbbra is kitüntetett célja több ezer honfitársunknak. Nem árt azonban, ha tisztában vagyunk, milyen költségekkel jár egy-egy kikötés.

## 2011. május



A termék környezettudatos és környezetbarát gyártástechnológiát használó vállalatoktól származik, amelyek az erdőgazdálkodásból származó alapanyagokból készültek.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Bodnár Imre, Bólya Mercedes, Karácsony Réka, Kocsis Bálint, Kurucz Sándor, Stréda Zsófi, Szakonyi Csaba, Szigeti Szabolcs, Váradi Imre **DESIGN:** PÁPAY GYÖRGY **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** Szutor Ferenc, www.porthole.hu **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. május 25. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** GERŐ ANDRÁS



*(folytatás az 1. oldalról)*

A tájékoztatón egyértelműen megfogalmazódott, hogy az új vitorla nem véletlenül került fel a Soponyai Géza nevével fémjelzett versenyhajóra, a Médiacontact Avatarrá. A cél a 2011-es Kékszalag megnyerése! A vitorla-projekt fő támogatója, az Infiniti jól választott. A 20 méteres árbocon feszülő 100 m<sup>2</sup>-es hirdetőoszlop kitűnő látványelem. Természetesen maradt hely a további támogatók feltüntetésére is. A Médiacontact és a Pioneer Investments logói is békésen megférnek a hatalmas felületen. A bemutató előtt fél órával kúszik fel a vitorla a Médiacontact Avatar hagyományos nűtos kialakítású karbon árbocára. Az

idő zseniális. A 3-4 csomós szél ideális keretet biztosít a stresszmentes hajózáshoz. Bár a merev szárny nem lobog, mégis komoly erőpróba lett volna a hajót felszerelve a kikötőben mutogatni, egy ennél erősebb szélben. A vízen kényelmesen gyorsul a kíváncsiskodókkal túlterhelt hajó, bőven meghaladva a szélesebbséget.

A hajó irányítása hagyományos gyakorlattal szinte lehetetlen. A megszokott billenés elmarad, a kormányerő indifferens, nincs belobbanás, így csak a gyorsulás mértéke ad némi támpontot. A Kékszalag rajtjáig még van idő, de ennek az új eszköznek a használata rengeteg olyan ismeretet megszerzését igényel, amit csak a vízen lehet megszerezni. Jó szelet, Avatar!



# Egy szürke eminenciás

Régen nem övezett ekkora érdeklődés Magyarországon egy vitorlázáshoz köthető technikai innovációt. A nagy médiumok is bemutatásra érdemesnek találták az új, valóban egyedülálló vitorlázattal felszerelt hajót, amely kampányában hangsúlyozottan a Kékszalag-győzelmet tűzte ki célul.

A show forgatagában kevés figyelmet kapott maga a hajó, amely Soponyai Géza kormányzásával eddig is a balatoni versenyek élmezőnyében szerepelt. A Mediacontact Avatar néven ismert Nautic 12-es karbontest közel 20 méteres Pauger karbon árbocával kitűnő keretet biztosít az új vitorla teszteléséhez, beüzemeléséhez.

A hajó oldalát a kezdetektől hatalmas Mediacontact felirat díszíti, nem véletlenül. A brand mögött a vitorlás társtulajdonosa, a nyilvánosságból, médiakommunikációból élő, de a személyes megjelenést egyáltalán nem igénylő Somogyi Miklós áll. Miklós sajátos viszonya a vitorlázáshoz nem új keletű. A szörf hőskorában az agárdi beachen nyomuló funboardosként vált ismertté, és szerelmesedett bele a vitorlázásba. Mindig csak a gyors hajók, az innovatív megoldások érdekelték. Később, már mint sikeres vállalkozó bőkezű támogatóként vállalt részt az első Liberák meghonosításában. Ott lógott a dróton a szerencsétlenül járt Pleasure csapatában, de volt Asso-tulajdonos éppúgy, mint ahogy most is jelentős részt vállalt a szárnyvitorla fejlesztésének költségeiből.

A Marina Port kikötői kocsmája nemcsak kényelmes találkozóhely, de Kati kitűnő kávéval is szolgál beszélgetésünkhöz.



**A hajókat jellemzően a kormányosokkal azonosítják, a valódi tulajdonosok személye sok esetben rejtve marad. Különösen igaz ez az olyanokra, akik nem is vesznek részt a versenyeken. Nem lenne egyszerűbb csupán reklámfelületet vásárolnod? Ha ennyire a háttérben mozogsz, igazán semmi értelme a hajótulajdonlásnak...**

Ez nem egészen így van. A hajó eredményessége az én sikerem is, és ugyanúgy megélem, mintha engem is kiszólitának a dobogóra, amire személy szerint nincs igényem. A támogatók is versenyben vannak, de itt nincs kiírás, nincs nyilvános eredményhirdetés, csak egy ügy van, amit mindennél fontosabbnak tartok. Ha a segítséggel megvalósult projekt sikeres, ugyanúgy érzem a győzelem mámorító ízét, mint ha magam is a dobogó legfelső fokán feszítenék.

**Mi izgat a jelenlegi fejlesztésben? Az új vitorlakonstrukcióban rejülő lehetőségek, vagy ez is csak egy eszköz a nagy cél, a Kékszalag-győzelem eléréséhez?**

Nehéz a két dolgot szétválasztani. Kell egy távolabbi cél, amit már akkor kitűztünk, amikor a Mediacontact Avatar vízre került. Ennek már több mint négy éve, és annak ellenére, hogy nem sikerült a Kékszalag elnyerése, a bizalmam töretlen. Amikor Sopi barátom megkeresett a szárny ötletével, volt elég bajom, hiszen mindez a gazdasági válság mélypontján történt, ami – mint közismert – a kommunikációs szegmens vállalkozóit különösen nehéz helyzetbe hozta. Mégsem tudtam nemet mondani, mert lenyűgözött az ötlet. Mit tagadjam, a Kékszalag álma is sokat nyomott a latban.

**Az idei Kékszalag az ún. tradicionális hajók versenye. Nekem már az is disszonáns, hogy olyan korszerű karbonhajók küzdenek az elsőségért, amelyek nehezen illeszthetőek az általam tradicionálisnak tekinthető vízi járművek közé. No de szárny? Nem lesz ebből vita?**

Vállalkozóként is megtanultam, hogy tisztában legyek a döntéseim kockázatával. A Kékszalag kétvétenkénti korlátozását magam is elég szerencsétlen balfogásnak tartom, de ez az a mozgástér, ahol eredményt remélek. Teljesen független az elnevezés attól a paraméterekkel definiált technikai keretrendszerrel, melybe az induló hajóknak illeszkedniük kell. Szakértőim mind technikailag, mind jogilag alkalmasnak találták a szárnyat, ráadásul erről a Magyar Vitorlás Szövetség Technikai Bizottságának vezetője, Csernussi Gábor is kedvezően nyilatkozott.

**Tényleg nem zavar, hogy mint támogató nem kerülsz soha a reflektorfénybe?**

Személyesen nem ambicionálom a zajos sikert, de ez nem jelenti azt, hogy nem zavar a gesztusok hiánya. A támogató igen kedves partner, amikor a számlákat kell kiegyenlítenie, vagy egy újabb örület finanszírozásához kínálnak „soha vissza nem térő lehetőséget”. Amikor azonban azt látom, hogy a biztosított erőforrásokkal nem a jó gazda gondosságával törődnek, azt nehezen viselem. Meggyőződésem, hogy ha nagyobb megbecsülés övezné a sportág támogatóit, jelentősen növekedne a vitorlázás iránti érdeklődés is.

**G.A.**

## ÉRDEKEINK VÉDELMÉBEN

**Gondolatébresztő!**

Ha egy vitorlázással foglalkozó média azon munkálkodik, hogy a közösség informálásában érdemi szerephez jusson, akkor elsősorban arra koncentrál, hogy kielégítse olvasói igényeit. És ha jó úton jár, kísérletet tehet némi tudatmódosításra – nagyképűbben kulturális misszió teljesítésére.

Ki mire kíváncsi?

Feltételezve, hogy kb. 30 000 aktív vitorlázó tartozik a fellelhető 8000 honi vitorláshoz, kell lenni bennük valami közösnek azon túl, hogy hajó, víz meg szél. Azonban ahogy elkezdjük pontosítani a tevékenység humán szempontjait, egyre szűkülő, a teljes fogalomkörét lefedni képtelen halmazokat alkotunk – sok esetben egymást kizáró információs igényekkel. Másra kíváncsi a kishajós, mint a nagyok, a versenyző vagy a túrázó, a műanyag- vagy a fapárti, a trélerező vagy a kikötőlakó, a tulajdonos vagy a charterező, a barkácsolós vagy a megrendelő, az ivós vagy a józan, a magányos vagy a családos... és folytathatnánk a sort a végtelenségig. Végül is a legfontosabb, hogy feltárjuk a valós igényeket. Ehhez pedig tekintsük át, mennyire hatékonyak, milyen mélységben tájékozottak – és hogyan tájékoztatnak – azok, akiknek hivatásuk, vagy legalábbis vállalt tisztségük a vitorlázókkal való törődés!

A magyar vitorlázók közösségének bizalmából jött létre a Magyar Vitorlás Szövetség. Ők azok, akik a tagdíjak, támogatások és saját bevételeik mintegy 200 milliós költségkeretével gazdálkodva képviselik érdekeinket, segítik és támogatják a... mit is?

Durván 4000 tagkönyves sporttársunk alkotja a szövetség bázisát, akiket többnyire az évek során valamilyen versenyen a részvétel feltételül szabott adminisztratív kötelezettség révén sikerült beszervezni. De mi van a túrázgató kikötőlakókkal, vagy a bérhajókon örömeiket leelő tizezrekkel? Vajon elmondhatja-e magáról az MVSZ, amit alapszabályában rögzített is, hogy képviseli a magyar vitorlázás egészének érdekeit? Mielőtt határozott nemmel felelnénk, nézzük, mivel ellentételezik a szűkebb csoport – a fizető tagság



– támogatását? Talán a bizottságokban folyó munka gyümölcseivel?

Eredményes működése ellenére nemrég szűnt meg az Utánpótlás Bizottság, talán annak a feloldhatatlan feszültségnek köszönhetően, amit – az olimpiát megelőző évben! – az utánpótlás és az élsport új működési és támogatási koncepciójának bevezetési szándéka generált. Az Olimpiai és Élsport Bizottság sem sokáig bírta, a minap ők is bedobták a törölközőt. Akiket elsősorban érint a váratlan koncepcióváltás, az a 40 fiatal versenyző és az őket támogató szülők. Miközben a szövetség intellektuális energia-készletét jelentősen leköti a nemzetközi szintű versenysport és az erre fordítható állami támogatások megszerzésének szándéka, addig a Nagyhajós Bizottság a Technikai Bizottsággal közösen azon munkálkodik, hogy az élhajózás kompetitív szférájában milyen furfanggal lehetne az osztódással is szaporodó, önállóságra törekvő versenysztyályok számát oly mértékben csökkenteni, hogy a versenyek technikailag még lebonyolíthatóak legyenek, de a nagyhajós versenyzésből származó bevételek se csökkenjenek. A

Tengeri Bizottság közérdeket szolgáló ténykedése nem kap túl nagy hangsúlyt, mint ahogy a Fegyelmi és Etikai Bizottság döntéseinek tanulságai sem kerülnek be a köztudatba. Ha némi fenntartással is írtam le az előbbi mondatokat, a Versenybírói, a Fellebbviteli s a Versenyszervező és Rendező Bizottság munkája minden tiszteletet megérdemel! Az itt dolgozók érdeme, hogy Magyarország és a Balaton nemzetközileg is elismert, magas színvonalú versenyek gyűjtőhelyévé válhatott. Nincs könnyű helyzetben a Jogi és a Felügyelő Bizottság a szövetség működése, gazdálkodása során felmerülő problémák kezelése során.

Kommunikáció? A Média Bizottság megszűnt, az elnökség elégedett az általa kijelölt és anyagilag is támogatott médiumok működésével, a tagság ez irányú egyéb igényeire egyáltalán nem kíváncsi.

De még mindig csak az évek óta nem bővülő létszámú, kevesebb, mint 4000 tagot számláló – a versenyzéshez kötődő – tagkönyves vitorlázókról beszéltünk.

Mi van a többiekkel?

Köszönik, jól elvannak. Az elmúlt évek ne-



héz gazdasági körülményei sem akasztották meg sem a hajók, sem a felnőttképzésben résztvevők számának spontán növekedését, de ezek a növekedési statisztikák igen csak csalókák.

Hajóvezetői vizsgát tett:

2008: belvízi 1577; tengeri 39

2009: belvízi 1730; tengeri 92

2010: belvízi 1887; tengeri 92

Pont olyan ez a nyilvántartás, mintha a népességstatisztikákban csak a születések számát rögzítenék, az elvándorlás és a halandóság mértékével nem törődve. Fogalmunk sincs, hányan maradnak parton, mert körülményeik nem teszik lehetővé, hogy szabadidejükben élhessenek kedvenc időtöltésüknek; nem tudjuk, hányan vitorláznának, ha a kikötők jó részében nem szüntették volna meg a kishajók vízre tételének még a lehetőségét is. Nem tudjuk, milyen hatása lenne, ha a Balatonparti önkormányzatok iskoláiban kötelező lenne a vitorlásmesterség oktatása, amint az más országokban bevett gyakorlat. A mederhasználati díj körüli huzavona befagyasztotta a kikötő-kapacitások bővülését is, és a nyilvántaló szándék, hogy az állam még több bevételhez jusson a hajótulajdonosok megsarcolásával, szintén nem segíti a sportág el-

Talán csak annyi, hogy a felsorolt problémákkal kiemelten kellene foglalkozniuk. Sajnos azonban a belső erőforrásait nem képesek hatékonyan felhasználni. Érdekvényesítő erejüket elsősorban saját működésük költségeinek előteremtésére fordítják, szinte mindent ennek alárendelve. Az új működési és támogatási koncepció deklaráltan a központi források elérését célozza, és gyakorlatilag 40 fő eredményorientált vitorlázásának feltételeit határozza meg. Ez a 40 vitorlázó (lásd *keretes írásunkat*) többnyire ismert, jó nevű hajósdinasztiák csemetéje, és elsősorban családi indítatásból versenyez. Eredményeik mögött a család, a nevelő klub áll, és legkevésbé a szövetségi támogatások, a központi koncepciók játszottak szerepet (az Optimist és a Cadet eddig sem számíthatott szövetségi támogatásra). Ha valami furcsa rendelkezés kiiktatná a szövetséget megkerülhetetlenek tűnő pozíciójából, az bizonyos, hogy e 40 fiatal vitorlázó pályafutása nem törne derékba. A versenyek már régen képesek az önálló életre, legfeljebb a kék könyv és a sportorvosnak fizetett „bünti” hiányozna valakinek – de nem hiszem, hogy a vitorlázóknak. Mindez persze fikció, hiszen senki

kozniuk, mert az így kiszélesedő tömegbázison könnyebb lenne a minőségi versenysport feltételeit megteremteni.

Hogy ehhez milyen belső szervezeti változtatásokra lenne szükség?

Jó kérdés.

A május 19-i közgyűlésen az MVSZ társelnöke, Wossala György az Elnökség részéről kifogásolta: az Alapszabály korábbi módosítása lehetővé teszi, hogy a több mint egy szavazattal bíró tagegyesületeknek elegendő egyetlen képviselőt küldeniük, aki az egyesület teljes szavazati erejével voksol. Így a három legnagyobb klub, az összesen közel száz szavazattal bíró BYC, Spartacus és TVSK akár önmagukban eldönthetnének kérdéseket. Ez kedvét szegi a kis egyesületeknek, és többek között ezért jönnek el kevesen a közgyűlésre.

Ha az emlékeim nem csalnak, ezzel a kérdéssel magunk is terjedelmes írásban foglalkoztunk... Sőt, láttunk is olyan szabálymódosító előterjesztést, amely megoldotta volna a problémát, de ez a javaslat is elvérzett.

Ez az a ház, ahol semmi sem változik...

**Gerő András**

### Az érintett élsportolók listája

**15 év:** Bors Máté **470M**

**16 év:** Vadnai Benjamin **Laser 4.7**, Takács Levente **Laser 4.7**, Korchmáros Kristóf **Laser radial**, Rozsnyay Domonkos **Laser radial**, Kerekes Zsombor **420**, Bagyó Áron **420**, Gyapjas Balázs **470M**

**17 év:** Virág Zsófi **Laser 4.7**, Huszka Máttyás **Laser 4.7**, Bathó Péter **Laser radial**, Hunfalvy Péter **Laser radiál**, Máttyás Viktor **Laser radial**, Haidekker Elemér **Finn**, Héjji Eszter **470W**

**18 év:** Kovács Máté **470M**, Péch Fanni **470W**, Lillik Ákos **470M**, Óri Bence **470M**, Grams Dominik **420**, Földesi Péter **420**, Borsos Dániel **420**, Widingerg György **420**

**19 év:** Hirschler Richard **Finn**, Serke Áron **470M**, Gráfel Vince **470M**, Héjji Viktória **Laser radial**, Héjji Ádám **Finn**

**20 év:** Gond Gergely **470M**, Györfi Bálint **470M**, Bakóczy Róbert **Laser standard**

**21 év:** Váradai Imre **470M**, Szigethy Botond **470M**

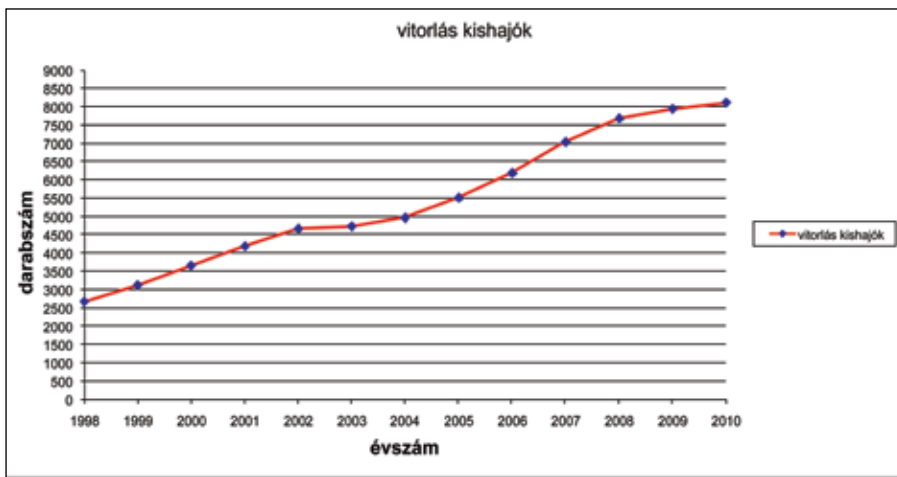
**22 év:** Hegedűs Fanni **Laser radial**

**23 év:** Karé Réka **Laser radial**, Tomai Balázs **Laser standard**

**25 év:** Berecz Zsombor **Laser standard**, Beliczay Márton **Finn**

**27 év:** Perjés Bálint **470M**

**28 év:** Pál Gaszton **Finn**



terjedését. Ez pedig hosszú távon a minőségi turizmusból származó bevételek növekedését sem serkenti.

Mi köze van mindehhez a Magyar Vitorlás Szövetségnek?

nem akarja, hogy a szövi megszűnjön, de itt az ideje, hogy újragombolják a kabátot. A kvázi hatóságosdi helyett a vitorlázótársadalom problémáival, a hajósok érdekeinek védelmével kellene elsősorban foglal-

NEMBELI LÉNYEG

## A lányok csak szépek?

Számos sportághoz hasonlóan a vitorlázás a fiúknak és a lányoknak egyaránt a kedvenc időtöltésévé válhat: egyedül vagy párosan, de akár egy csapatot alkotó baráti társaságban is. Ha pedig valaki magasabb adrenalin szintre vágyik, az akár még versenyzésre, ne adj' isten élversenyzésre is adhatja a fejét. De mi van, ha lánynak született?

**H**osszú, munkás évek után, kihasználva némi szabadidő megjelenését, visszafordultam Agárdra, rápillantani a tóra. Van-e benne víz, jár-e még a szél vendégségbe a Nagy-tiszásra. Megnéztem, aztán pár hét elteltével – a valahonnan rendszeresen előbújó kisördög csábításának engedve –, megragadva a kínálózó lehetőséget, vásároltam egy jó öreg NDK-s Finnt, és egy még öregebb vitorlát. „Csúszkálni jó lesz”, vagyis otthon valami ilyesmit állítottam a keresztkérdések sorára válaszolva. Nincs más igényem, mint a napsütés, a jó szél és egy kis verseny – az sem baj, ha hátulról nézem a mezőnyt...

Néhány év múlva ott a hátsó fertályon lett egy Anka Attila névre hallgató orfúi harcostársam, és ketten, bátor harcosokként nekibuzdulva a nagy feladatnak, egymást támogatva, kisebb ajtócsapkodások mellett kiküzdöttünk magunknak egy vadiúj Pata-hajót, amivel aztán teljes lelkesedéssel vívtuk csatáinkat az 50-60 fős mezőny közepe táján. Így lett családtag ismét a vitorlázás. Gyerekeim – mit is tehetek volna mást – vérszemet kaptak, és egyik a másik után próbálgatta a szél, a víz és az időjárás összefüggéseinek megfejtését. Kicsi gyerekek lévén Optimistben, a négy közül az egyik pedig lóhátról.

A vitorlázás berkeiben jártas egyik akkori barátom duruzsolta egy igen jó kezű, eredményes hajóépítő nevét, akinek ráadásul a gyerekei is kiváló vitorlázók voltak. Addig-addig mondogatta, míg egyszer összejött, hogy mindketten ugyanabban az időpontban értünk rá, és elmentünk a Mester balatonfűzfői műhelyébe. A mindig kellemes gyantaszag és a háziúr központi szerepvállalásával egy meghitt beszélgetésbe feledkezett baráti társaság foga-

dott bennünket. Nagy megtiszteltetésként, befogadva maguk közé, rögtön tegeződve fogadtak. Kölcsönös bemutatkozással kezelt ránk. Így találkoztam először Hodács Lajossal, az Optimistek, majd később a Cadetek híres készítőjével.

A bemutatkozók sorát egy civil öltözetű, szerepny bácsi zárta, akire rámutatott Hodács Lajos, hogy ő Eszes Béla – de úgy, mintha azt

huncut pillantással kérdezte meg: „Börtönből jössz? Ott nem volt újság? Azóta már évek teltek el!” Egyszerre kezdtek mondani, hogy belépésünkkor pont Béla kisebbik gyerekeről, Tamásról beszélgettek, aki épp laseres vitorlázóként hódítja meg a világot. Lánya, Detta már felnőtt, megharcolta a maga háborúját az akkori hatalmasságokkal, és már békésebb vizeken evez. Viszi a lelkében a soha nem



mondta volna, Cassius Clay, vagy ahogy ma hívják, Muhammad Ali. Ment a motor a fejemben, emlékek után kutatva, míg beugrott egy név, Eszes Bernadett. Biztos összetartoznak, rokonok. Néhány évvel azelőtt, újságolvasó exvitorlázóként rendszeresen olvastam egy lány gyerekvitorlázóról, aki tönkreveri a fiú mezőnyt. Ki is vágtam rögtön a megfejtést nagy vigyorogva. Neked van az a menő lányod! Ekkora döbbszent csendet egy népes társaságban ritkán lehet megélni. A zavar leírhatatlan volt bennem. Látva az arcokat, a szívverésem is megállt. Mi történt? Mit mondtam rosszul? Lajos feloldva a feszültséget, elmosolyodott, ahogy csak ő tud, és

múló sérelmeket, amiket felelőtlen emberek okoztak. Kicsit még versenyez a hazai vizeken, de inkább pedagógusi és edzői képzését kihasználva a gyerekek nevelésével foglalkozik, próbálja őket az igaz úton vezetni, felnevelni. Megy az utánpótlás-nevelés rázós útján, hasznos és harcos tagjaként a szülők, klubok, edzők, vezetők népes táboraiban, és néha írogat is hangulatos beszámolókat a gyerekek eredményeiről, csínytevéseiről – nem is rosszul.

Később, hazafelé utazva elgondolkodtam. Nekem is van három lányom, akik közül kettő szereti és láthatóan rövidesen imádni fogja a vizek körül keringő gyereksereget, a tavaszi



szelet, az utazásokat hidegben, forróságban, esőben, fagyban, a hullámverést, a pisztolylövés hangjára emelkedő adrenalin szintet.

Gondolkodtam, gondolkodtam, aztán még tovább gondolkodtam azon, végül is a vitorlázásban az egyszerű szórakozáson kívül milyen lehetősége van annak, aki lánynak született. Nem nagyon ismertem senkit a fiatalabb korosztályokban, és ötlet híján elindultam a rögzös úton. Megismerkedtem mindenkiel, és folyamatosan kérdeztem, beszélgettem. Kérdezgettem az edzőket is, akik csak húzogatták a vállukat. Lányok? Problémásak,



Payr Anna – Weöres Márta

szeszélyesek. Bár igaz, a fiúknak is vannak hasonló problémáik – vagyis nincs is akkora különbség? Talán, mert mindannyian fiatalok? A jó ég tudja! Csak a mindig bölcs, mértéktartó és lényeglátó Pomucz Tamás mondta a lányok nevelésével kapcsolatban: „Nehéz ügy, de működik.”

Körülnéztem a teljes jollés versenyzői mezőnyben. A kilencvenes években eleinte változó, de az ezredforduló után folyamatosan növekedő létszámban – a Finn kivételével – voltak és vannak lányok minden utánpótlás és olimpiai hajóosztályban. Igaz ugyan, hogy ma még mindig a kisebbséget képviselve. Közülük néhányan – ha

nem is azonos időben, – jó nevet szereztek maguknak e sportban.

Ez abban a korszakban volt, mikor minden gyerek évek óta kívülről fújta a – mellékszálként a csopaki Kereked-Egis telepen játszódó, Optimist-táboros fiúk, lányok életével színesített – híres magyar film teljes szövegét, dúdolták zenéjét. A filmbeli Mártika az optimistes tábor zárásakor az emeletes ágy tetején ülve megkapta a gyerek főszereplőtől dédelgetett kincsét. Gondolom, féltett ereklyeként még most is őrzi és tartogatja a cseperedő saját Optimist-reménységének, várva, lesegetve, hogy „Fúj már a tavaszi



Németh Enikő – Bácsics Katalin

szél”? És a gyerekszereplő Mártika, az azóta felnőtt Weöres Márta, a híressé lett 470-es kormányos társával, a kertészmérnök Payr Annával végigverték az akkori férfineműt, részt vettek a 2004-es athéni olimpián, majd a későbbi America's Cup csapattagság után szerepet vállalt a 470 nemzetközi osztályszövetségében, rengeteg támogatást nyújtva versenyzőinknek.

Az olimpiákon az elmúlt 20 évben velük együtt összesen öt női versenyző képviselte hazánkat. A gyógytornász végzettségű Bácsics Krisztina – aki ma két gyermek boldog anyukája, – Európa jollével 1992-ben Barcelonában, négy év múlva Atlantában testvére,



Eszes Detta



Bácsics Krisztina



Mórocz Ági

elektromos motorok  
a XXI. századi kihívásoknak fejlesztve.  
Gyorsaság, csendesség, kis fogyasztás  
és maximális erő!

### Travel 1003 S/L

- beépített LIMA akku
- sebességmérés
- fogyasztás kijelzés
- akku töltöttség kijelzés
- megtehető út hosszának kijelzése

Tolóerő: 4 LE-nek megfelelő - 68 Lbs  
Saját tömeg akkival: 14,5 kg  
Max. hajótömeg: 1500 kg



### Cruise 2.0 S/L



- 6 LE-nek megfelelő tolóerő - 121 Lbs
- Üzemi feszültség: 24 Volt
- Saját tömeg: 18 kg
- Max. hajótömeg: 3 tonna
- Akku állapot kijelzés

### Távírányítós modellek:

#### Cruise 2.0R S/L és 4.0R S/L



- távírányítós modell,
- beépített GPS-sebesség mérés megtehető út hossza, akku töltöttség kijelzés
- Tolóerő: 6 ill. 10 LE-nek megfelelő: 121 ill. 214 Lbs
- Üzemi feszültség: 24 ill. 48 Volt
- Max. hajótömeg: 3 ill. 5 tonna
- Saját tömeg: 17 ill. 18 kg

#### Cruise 4.0R TWIN S/L

- távírányítós modell
- iker távkapcsolókkal
- beépített GPS - sebesség mérés, a megtehető út hossza, akku töltöttség kijelzés
- Tolóerő: 16 LE-nek megfelelő: 378 Lbs
- Üzemi feszültség: 2x48 Volt
- 20-28 km/h sebesség is elérhető



**Forgalmazó: INTERSERVICE Kft.**



1118 Bp., Budaörsi út 4-18/A. fszt. 4.  
Tel.: 365-1831 • Fax: 365-1830  
e-mail: interservice@t-online.hu  
www.mercuryinterservice.hu



**Matis Klaudia**

Bácsics Katalin a mai bankszakma kiváló szakedzőjével, egy kétéves gyermek boldog édesanyjával, Németh Enikóval 470-ben küzdött az olimpián a világ élvonalában.

végzett és edzői képesítést szerzett tagja, Majoross Bea az utánpótlás nevelésében hasznosítja tapasztalatait. A versenyvezetésben, vitorlásoktatásban jeleskedő pedagógus végzettségű, korábbi 470-es kormányos Hegedűs Léna aktív résztvevője a nagyhajós versenyeknek, aztán ott van az Európás Klie Ági, és a nebulókat angolra tanító ugyancsak Európás Molnár Vera, aki szabad idejében Mohos Gábor társaságában kalózik. Matis Klaudia, aki ezüstérmes lett a hazai vizeken rövid életű hajóosztály, a Zoom8 EB-n és VB-n, ma az informatika csínját-bínját ismerve keresi lehetőségeit az életben, és néha azért elindul egy-egy Laser Radial versenyen is.

hány vitorlázót: Tomai Balázst, Szalontai Bencét, Oroszlán Pétert, Váradi Imrét, vagy segíti a lehetőségeik tágitásában a másik karokról Hercsel Mátét, a vitorlázás szabályainak professzorát, Böröcz Bencét. Időnként használja középfokú edzői képesítését is, és néha a kalózköznyben szorít magának helyet. Váradi Kata a Corvinus Egyetem PhD hallgatójaként szeretve oktatja korábbi versenytársait, akik valamennyien éltanulók, az egyetem büszkeségei. Bősze Botond, Haidekker István és Balázs, Koleda Petra, Pusztai Anna, Czeizel Jonatán, Sütöri Dóra és Donát, Szilberek Jenő – jól hangzó nevek az egyetemen is és a vitorlázóberkekben is.



**Magyar Vilma és csapata**

Az olimpián kívül is sokan értek el kimagasló eredményt. A jeles elődöket-utódokat röviden felidézve: a pszichológus végzettségű és ELTE PhD hallgató, a ma Hollandiában élő és az ottani vitorlázást segítő Móróc Ági; Weöres Márta korábbi társa, Szilvássy Lilla; a mai nagyhajós versenyeken szereplő női csapatok közül kiemelve a látványos is elsőrangú, de ami legfontosabb, hogy igen eredményes, a volt Európás Magyar Vilma vezette női csapat; amelynek a BME gazdasági szakán

A Váradi lányok – rövid junior 470-es kitérővel – a 420-ban vitorlázta a világ élmezőnyében. A ma már doktori címmel büszkélkedő Váradi Julianna a BME Építőmérnöki Kar adjunktusaként tanítja, neveli hallgatóit, köztük né-

A külkereskedelmi végzettségű, ma Spanyolországban élő Buda Juli Cadetban, később 470-ben jeleskedett, ért el nemzetközi eredményeket társával, a rendezvényszervező és jelentős edzői munkát vállaló Solymos Dórával.

Gerencsér Anna Cadetban szerzett bajnoki címet, míg Berecz Zsófi, aki szinte már minden ifjúsági hajóosztály bajnokának vallhatja magát, Vácon tanul tovább.

A Karácsony Réka – Lóidli Nóra kettős 2006-ban két futamot is nyert 420-ban az ISAF YOUTH-on, és 2009-ben már 470-ben 2. és 4. helyet futottak a szaloniki junior VB-n. Réka és Nóri is – többi azo-



**Váradi Kata – Váradi Julianna**



**Váradi Kata kirgiz optimisteseikkel**



**Váradi Julianna a katedrán**



nos korú társához hasonlóan – győtri magát az egyetemen, főiskolával. Réka szabad idejében nagy-nagy szeretettel oktatja és adja át magas szintű vitorlázótudását az új nemzedéknek.



**Buda Juli**



**Solymos Dóra**



**Berecz Zsófi**



**Lóidli Nóra – Karácsony Réka**

A ma is aktív élversenyzők közül Karé Réka és Hegedüs Fanni az ELTE joghallgatói, a középiskolás Héjj Vikivel kiegészülve alkotják az olimpiai kvalifikációra készülő Laser Radiálos csapatot.

Ugyancsak a kvalifikációra készül a magyar optimistes vitorlázás első igazán nagy sikerét elérő Péch Fanni, a 2008. évi Optimist Európa-bajnokság ezüstérmese társával, Héjj Eszterrel 470-ben. Mindketten középiskolások. Őket, a ma is aktívakat hajtja a

bizonyítási vágy. Járják szinte ugyanazt az utat, mint elődeik, edzenek, versenyeznek, küzdenek az elemekkel, környezetükkel, várják, hogy egyszer a vitorlázók társadalma is fejlődik, emancipálódik, a lányok eredményeinek is lesz olyan rangja, hogy a felkészülésükben megkapják a fiúk számára adott, vagy azon is túlmutató, a vitorlázásban valóban meglévő lehetőségeiket.

Kis kitérővel mindenképpen szólni kell a vitorlázótársadalom parton toporgó anyukáinak seregéről is. Számosan közülük híres nevet viselnek.

Közülük kiemelve: Haranghy Eszter párban Csóregyházy Ildikóval nem is olyan régen még a női 470 élversenyzői voltak. Ma saját gyerekeikért szorítanak, és néha feltűnnek egy-egy nagyhajós versenyen. De az őket is megelőző generáció jeles versenyzői közül Endrődi Györgyi, Tusnai Gabi, Fluck Dóra, Igal Csilla, Hampel Márta,

Csillag Katalin, Székely Szilvi neve ma is jól cseng, a régi eredmények mellett a mai és a közelmúlt vitorláséletének fontos szereplőiként, szakembereiként.

Ha valakit kifejejtettem az elmúlt évtizedek jeles női versenyzői közül, arról csak a nyomda ördöge, vagy a lefagyott file-ok tehetnek a fejemben, előre is elnézést érte mindenkitől.

Sok-sok női név a vitorlázás berkeiből, sikeres egyéni karrier a vízen és a civil élet-

ben. De mit hasznosít ebből az utánpótlás és az élsport, mennyire támaszkodik a vitorlázótársadalom a rengeteg tapasztalatra, ami a hosszú évek alatt felgyülemlett mindannyiukban? Különös tekintettel arra, hogy a jövő nemzedék anyukáiról, nagymamáiról beszélünk. Ha tetszik, ha nem, sok szavuk van és lesz a gyerekek nevelésében, az új generációk életútjának irányításában. Többségük a vitorlázók közül, vagy a vitorlázás szerelmesei közül választotta, választja ki élete társát. Ösztönösen maradni akartak, akarnak és gyerekeiket is vitorlázóvá nevelik. Közöttünk vannak. Ők tudják, a vitorlaspálya nem porzik, csak rázós.

Jelenleg a Magyar Vitorlás Szövetségben nincs női szakág, de az elnökségben sincs még mutatóban sem női tag. A szövetséget alkotó klubok száma 120 körül van, de nő nincs az elnökök között. A kalóz női bajnokság megszűnésével egyáltalán nincs női bajnokság, de még verseny sincs. Az olimpiai hajóosztályokban kettő, azaz kettő nemzetközileg is jegyzett felnőtt korú versenyzőnk van. Ők is épphogy elmúltak 20 évesek.

Az egymást követő generációkon keresztül összefüggő folyamattá rendezhető a nem túl nagy létszámú női versenyzői mezőny, az egészen fiataltól az érett korig: az életutak gazdag és eredményes sport- és magánéleti karrier lehetőségeit szemléltetik. Az egészséges, sportos ifjúkor, a megfelelő szintű képzettség, a rendezett családi háttér, az egyéni szakmai karrier akár nevenként is megnézve, adott. De mi van e mögött?

A kérdés hátterére tekintve két külön világ tárul elénk. Az egyik lányaink kényszerű, vagy ösztönös viselkedésére mutat rá, az egészséges, sportos nevelkedésre, megtanulva a szellem és a test ifjúkori edzését, felkészülve, erőt, energiát tartalékolva a felnőttkori feladatok sikeres megoldásához, a következő generáció egészséges létrehozásához, felneveléséhez.



**Karé Réka**



**Hegedüs Fanni**





**Pécs Fanni balról**

A másik, a napi gyakorlat a férfiak játszótérre nézve tűnik: az a nyögvenyelős küszködés, amikor úgy csinálunk, mintha... Ülészünk, bizottságokat hozunk létre, hajszoljuk a meg nem valósult gyerekkori álmokat, csodákat álmodunk, és a körülöttünk lévő valóságról tudomást sem véve megalapozatlan célokat tűzünk ki nem létező versenyzőknek. Azt



**Középen Héjj Viki és Eszter**

hisszük, ha kellően erőszakosak vagyunk és jól tudunk lobbizni, akkor akár parancsra felfelé is folyik a víz. Pedig ha tudatosan figyelniénk közöttünk élő lányaink gondolkodását, generációkon átívelő, változatos életviteli ötleteiket, mint ahogy a példák is mutatják, célszerűbben, kisebb gondal nevelhetnénk az újabb és újabb generációk gyer-

meiket egészséges, boldog, kiegyensúlyozott felnőttekké. És ha eközben még külön bónuszként eredményesek is a versenyzésben, akkor annak külön örülhetnénk, mert így is jól végeztük a természet által ránk ruházott feladatainkat.

Hát ez végtelenül egyszerű! Lenne...

**(előző generációs) Váradi Imre**

„ANDRIS BAJBAN VAN”

## Felemás évkezdet

Felemás, mert nagyon vártuk már az idényt, nagyon szerettünk volna már vízre szállni. Egész télen bújtuk a netet, és terveztük, mi lesz az új szezonban.

Tavaly biztató jelek voltak a hajó és a csapat teljesítményében, de úgy éreztem, most kell még komolyabban venni, amikor néha megindul a szekér. Azaz inkább Dorsiónk, a dögös nagylány! Keller Andris barátom, aki szárnyai alá vette a hajót, a csapatot és engem is, bevállalta, hogy nálam, Veszprémben hetente egyszer összegyöjünk és tanulgatunk, elemezzünk, videókat nézünk. Egyszerűen szárazföldi tréningeket veszünk.

Tulajdonképpen mi azért vettük egyre komolyabban a találkozásokat, mert Andris rendkívül lelkesen, minden estére komolyan készülve, igazi nagy szívrrel, de – őt ismerve nem meglepő módon – alázattal és szerényen okított minket. Egy szó mint száz, vízi edzésekkel tarkított komoly, csapatmátrixon alapuló évet terveztünk – vele, a trénerünkkel.

De akkor mégis miért felemás az évkezdet? Andris április 7-én délután 6-ig a Dorsiónk szerelt. Nagyrészt rajta múlt, és ma is azért olyan a hajó, amilyen. Csopak akkor már nem az első hely volt, ahol aznap részt vett a munkában, láttam, hogy hullafáradt. Megbeszéltük, hogy mára vége, és holnap folytatjuk.

Én hazamentem, de ő még elment a fürdői hajógyárba, mert megígérte két fiúnak, hogy valamit segít lemérni. Bement, megcsinálták, amit kellett a hangárban, majd kifelé menet behúzták a több száz kilós tolóajtókat. Na, ezt nem kellett volna! Valami idióta úgy vágta ki a felső kaput megvezető sánt, hogy behúzott állapotában semmi nem biztosította az ajtókat. A fiúk hátat fordítottak, az ajtó meg komótosan rájuk dőlt. Pontosabban Andrist majdnem agyoncsapta. Ha nincsenek hárman, tragikusabb



lett volna a helyzet. Így társai segítségével maga mászott ki a kapu alól, mielőtt elájult. Aztán jött, ami ilyenkor sajnos elmaradhatatlan. Mentő, rendőr, kórház, műtét, izgalom Mónival a műtő előtt, hónapos, magatehetetlen kórházi lét. Eszünkbe sem jutott a hajó, a versenyzés, Andris ellenben a második intenzívén töltött napján, amikor meglátogattuk, igen halkán (ő amúgy is halk szavú) azt mondta: „Sanyikám, egy törölközőt nem tudok hozni, amire Dorsia van hímezve? Amint jobban leszek, segítek ám nektek, ne haragudjatok, hogy nem



csinálhatjuk végig, amit elterveztünk.” Nem nagyon tudtunk megszólalni...

Pedig az ő élete van romokban, a két kezéből élt, a vitorlázásnak szentelve minden másodpercét. Lehet, hogy a sportkarrierének most vége! Ne feledjük: egy sokszoros magyar bajnok, Európa-bajnoki ezüst- és bronzérmes sportolóról, edzőről van szó!

Szóval felemás az évkezdet, de a csapat érte, vele vitorlázik! Távcsovön figyel minket csopaki házukból, és naponta hív a tanácsaival! Ő a mi edzőnk, a csapatunk legnagyobb tagja! Fel fog épülni!

Azért pár szót hadd szenteljek a körülményeknek is. Az eset óta hivatalosan senki - sem rendőr, sem a baleset helyszínét tulajdonló cég, sem az azt bérlő kikötő nem hívta vagy kereste. Nem kérdezték, hogy mi történt, hogy esetleg segíthetnek-e? Ő



„csak” egy egyszerű csopaki vitorlás fiú, miért kellene vele foglalkozni – gondolhatják. Hát nem az! Ő egy csopaki VITORLÁZÓ, és nem ezt érdemli!

Családján és Mónikán kívül pár barátja tartja benne a lelket – köszönet érte. Kicsit keve-

sebben, mint amit reméltem, illetve ahogy az az első napokban látszott. Mozdulni nem tud azóta sem, a házukba hazavitt kórházi ágy lesz sokáig a fekhelye. Boka-, medence-, borda- és sok minden más sérülés tartja fogságban.

Felemás, de nem reménytelen az évkezdet. Látjuk Andriással együtt az alagút végét, az első vízreszállást együtt a Balatonon, ahol imád vitorlázni!

Még egy mondat. Nyitottunk egy számlaszámot a nevére. Ha bárki bármilyen

segítséget tud nyújtani neki, megkönnyíti a visszatérését közénk! (Keller András, 73200127-15343350)

Jó szélet!

*Kurucz Sándor, alias Big Sam, a Dorsia kormányosa*

Az ismeretterjesztési célból alkotott szellemi táplálék fogyasztása során nehéz megtalálni a mértéket. Ha könnyen megy, nyilván nem nekünk szól, ha nehezen, akkor meg hülyének érezzük magunkat. Ha pedig nem terhel vizsgakötelezettség, bizony nagy ívben hajítjuk el a tudás forrását.

Rest Bulcsú hajózási ismereteket összefoglaló könyve ügyesen oldja meg az elfogadtatás problémáját. Meghatározza a célcsoportot, mely a sport- és kedvtelési célzattól a szolgálati célú, hivatásos hajósokig kínálja az ismeretek igen széles spektrumát, kinek-kinek igénye, felkészültsége, illetve kötelezettségei szerint. A tavi élvhajós bepillanthat a folyami közlekedés különleges világába éppúgy, mint a géphajós, aki a vitorlázás rejtelmeire kíváncsi. Nyilván egy ilyen mű nem pótolhatja a gyakorlati tapasztalatokat, de a könyv írójának hajós életpályája, praktikus szemlélete kellő mélységben igazolódik vissza a könyvben.

A szerző a vízi rendőrség egyik balatoni őrsének parancsnokaként vált meg az operatív hajózástól. Karrierjét egy szörnyű baleset törte derékba. Az elmúlt két év a felépülésért folytatott küzdelemmel telt, és ez idő alatt íródott a könyv, mely valóban naprakész ismeretekkel segíti a különböző szintű vizsgákra készülő, vagy csupán szakmai igényességéből tájékozódó olvasót. A könyv megvásárolható a déli parton a Holovits Vitorlásboltban, Balatonföldvár, Budapesti út 85. Tel.: 84/342-324 és az északi parton a Balatonfői Yacht Club, Balatonkenese, Főnix tér 3. recepcióján. A Porthole klubkártya-tulajdonosok mindkét helyen 1000 Ft kedvezményt élveznek!



LÁBATLAN LAKÓTÁRSÁK

## Sikló a hajóban

Ha a hajó siklik, mindenki boldog – ha azonban valami más siklik a hajóban, talán már kevésbé. Olvasónk kérdéseire és a védekezés lehetőségeire a szakértő adja meg a választ.

„Mikor kihalásztam a bum-perseninget a fardeck alól, kellemetlen meglepetés ért: egy vízisikló mászott ki belőle, majd rögtön vissza is bújt a hajó rejtett részeibe. Esélyem sem volt megfogni.

Számos rémtörténetet hallottam már a hajóba bemászó siklókról. Egyesek szerint csak fahajóba szeret bemenni, mások szerint bármilyen hajóba, ahová bejut. Ilyen például a Reginákon rendszerezített „beépített” külmotor-ház. Az én hajóm (Folkboat) azért különlegesen veszélyeztetett, mert fartükre és kormánytengelye kb. 45 fokalos ferdeségű, amelyen könnyen felkúszik a fedélzetre, onnan be a hajóba.

Én az első találkozás óta üldözöm a siklómat (remélem, csak egy van), de eddig sikertelenül. Ha meg is találom, elég sok további aggály merül fel; ha sikerülne egy jól irányzott döféssel kivégeznom, akkor természetvédelmi szabálysértést követek el (1 sikló = 10 000 Ft), ha megfogom, hogy vízbe dobjam, számolhatok azzal, hogy szinte lemoshatatlan, büdös váladékkal szarik le. Ráadásul, állítólag a Balatonba visszadobott sikló hamarosan újra megjelenik.

Kérdeztem régi balatoni embereket, ismernek-e valamilyen védekezést a siklóval szemben. Általában az volt a válasz, hogy senkit nem zavarnak, békén kell hagyni őket. Persze, ezek az emberek soha nem alszanak a hajóban, ezért ilyen megengedőek.”

A fenti panaszokat Kövendi Dénes osztotta meg velünk, mi pedig



igyekeztünk utánajárni a problémának. A Porthole által megkérdezett biológus vitorlázó a ponyvázás kiemelt szerepére hívta fel a figyelmet. A sikló a parton álló hajóban szívesen áttelelhet, a védett helyek pedig alkalmasak a vedléshez is. Ezen segíthet, ha a hajóra pontosan illő ponyvát használunk, amit szorosán rögzítünk, levéve pedig hajtogassuk lapjára, és ne csak begyűrjük – így nem képezünk a siklónak tetszetős zezzugokat. A fedélzet lukait szintén hasznos lezárni valamivel. Érdemes a vitorlást minél többet használni, vagy legalább átszellőzteni. A fahajók iránti nagyobb vonzalom talán a ponyva gyakoribb alkalmazásának tudható be, de szerepet kaphat a fa kellemesebb hőháztartása is – a siklók azonban bármilyen hajóba bemászhatnak.

Ennél is kimerítőbb válaszok érkeztek a Magyar Madártani Egyesület Kétéltű- és Hüllővédelmi szakosztályának sikló-herpetológusától. Babocsay Gergely szerint a fenti eset főszereplője nem is vízi-, hanem egy kockás sikló volt, ami közeli rokonához képest sokkal inkább vízi életmódot folytat. Éppen ezért ha szárazulatot keres, kifejezetten a víz közvetlen közelségében keres menedéket – a vízben álló hajók így kiváló terepet nyújtanak számára. A kockás siklók nappal aktívak, de meleg időben éjszaka is portyázhatnak. Mivel ezek az állatok nem nagy területen élnek, az „otthonterületük” tereptárgyait jól ismerik, és oda vissza-vissza térhetnek – ami lehet éppenséggel egy hajó is.

Nemcsak vitorlásokba, de a helyi lakosok, nyaralók házába, hálószobájába is be-betévednek ezek az állatok – írja a szakértő. Talán a régi balatoni emberek generációk óta jobban hozzászoktak ehhez, vagy még inkább: nem szoktak el tőle. A természetvédő szervezetek arról igyekeznek meggyőzni minket, hogy nekünk is tennünk kell a természet védelméért. És ha valaki kirándul, sziklát mászik, horgászlakban alszik, vagy éppen vitorlázik a Balatonon, el kell fogadnia, hogy a közeg, amelyben szabadidejét tölti, az maga a természet – az összes ott lakó élőlényrel együtt. A Balaton vize nem csupán azért tiszta, mert nem dobálunk bele szemetet, vagy mert az önkormányzat kitakarítja a szezon előtt a partokat, hanem mert egy működő ökoszisztéma tartja egyen-







# Mit csinálsz a pezsgősüveggel, ha kiürült?

súlyban. Ennek pedig része a vízisikló vagy a kockás sikló is. Fogadjuk el, hogy az éjszaka portyázó sikló az egyik záloga az egészséges víznek, a kékeszöld Balatonnak. A legjobb – pszichológiai – védekezés tehát a toleranciaszint növelése. A gyilkolást pedig felejtjük el, mert nemcsak kiontja a bűzét és mindent összevérez a megsebzett állat, hanem a rossz érzés is ott marad – ráadásul egy másik példány bármikor visszatérhet. Inkább ismerjük meg őket, például a szervezet honlapján.

## **Az alábbiakban pedig olvassunk kérdéseire válaszol a szakértő.**

*Milyen úton-módon jut be a sikló a hajóba, és hogyan lehet védekezni ellene? Létezik valami olyan anyag, vegyszer, édes felület, vagy bármi, ami megfordulásra készíti?*

Gyakorlatilag bárhogy bejuthatnak. Jól másznak, nagyon apró résekbe is beférnek. Felmásznak köteleken, keskeny peremeken, stb. Egyedül a teshosszánál magasabb sima, függőleges felületeken nem tud feljutni, de nehezen tudom elképzelni, hogy ilyenrel egy teljes hajót körbe lehetne venni egy kikötőben. A védekezés így nagyon nehéz. A hajó és a fedélzet réseit kellene megszüntetni, de ez gyakorlatilag lehetetlen. Riasztó szagokról nem tudok, valószínűleg nem nagyon van ilyen.

*Ha már bent van, ki lehet valamivel irtani?*

Irtani tilos, ráadásul nem is nagyon könnyű megtalálni. Ami talán kihajtaná, az a füst vagy valami olyan kellemetlen riasztó, amit a tulaj már magának sem kíván... De az ilyen szerek sem lennének igazán hatékonyak: lehet, hogy a sikló hajó belsejébe menekülne előlük.

*Elő lehet valamivel csalogatni a rejtkehelyéből, hogy megfogható legyen?*

Nem nagyon, kedvükre mozognak. Ki kell várni az előjvetelüket. Kellemes napos reggeleken előbújnak, nem túl meleg nappalokon és alkonyatkor ugyancsak. Az eltávolításukhoz érdemes beszerezni hullóbörzéken kapható hosszú nyelű fogókat. Így nem kell szabad kézzel hozzájuk nyúlni, és a bűzös váladékukat sem kenik ránk. Vagy rendszere-sítsünk gumikesztyűt a hajóban, „akcióhelyzet” esetére.

*Megtörténhet, hogy a nőtény a hajóban rakja le 15-30 db tojását, hogy aztán késő ősszel már egy komplett siklófarmot találjunk?*

Sajnos igen. Ideális tojásrakó hely lehet számára a hajó. A fiatalok kikeléskor elvileg elhagyják a hajót, de természetesen a hajó számukra is olyan búvóhely, mint a felnőttek számára. A megoldás tehát nem egyszerű. Figyeljünk a ponyvázásra, ne hagyjunk réseket a fedélzeten – minél zártabb a hajónk, annál jobb az esélyeink. Ha tehetjük, a nádastól távolabbi kikötőhelyet válasszunk. És persze próbáljunk megbarátkozni a gondolattal, hogy a Balaton nemcsak számunkra jelent kellemes környezetet...

**T.Zs.**



*Az újrahasznosítással  
mindenki nyer!*

Az üveghulladék 100%-ban újrahasznosítható!  
A kiürült üvegből újra üvegtárgy lehet. Az újrahasznosítással  
nyersanyagokat és energiát takarítunk meg, amivel  
csökkentjük a környezeti terhelést.

**Gyűjtsd külön az üveghulladékot  
és dobd a megfelelő szelektív gyűjtőbe!**



**SZÉCHENYI TERV**



**MAGYARORSZÁG MEGÚJUL**



A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai  
Regionális Fejlesztési Alap társfinanszírozásával valósul meg.



## 24. Spring Cup – Izola

### Szálltalan, ám szép magyar sikereket hozó húsvéti regatta

11 ország 258 versenyzője gyűlt össze a szlovéniai Izolában, hogy húsvétolás, sonkaevés és locsolkodás helyett egy jót versenyezzen – ám sajnos az idén az égiek közbeszóltak, s nem igazán igyekeztek a versenyre érkező fiatalokat az ünnep alkalmával megajándékozni némi széllel.

Az első két nap szinte végig a szélcsend jegyében s megannyi várakozással telt. Ezúttal beigazolódni látszott a meteorológusok nem túl sok jóval kecsegtető, szél-telen előrejelzése, ám a rendezőség az első versenynapon mégis vízre küldte a teljes mezőnyt, bízva a délután érkező termikszél, a misztrál erejében. Az 5 csomó körüli szél azonban csak két óra körül érkezett meg, így a regatta hosszas vízi várakozást követően vehette kezdetét. Az enyhe légmozgás sajnos nem sokáig tartott, futam közben elfordult, ereje is teljes mértékben elfogyott, így csupán a Laser Standard osztály tudta befejezni futamát, a 470, 420 és Laser Radial osztályok számára az érvénytelenítés mellett döntött a rendezőség. A legkisebb vitorlázattal rendelkező versenyzők, a Laser 4.7 osztály számára pedig késő délután sikerült megrendezni egyetlen futamot, ahol Vadnai Benji a második helyen szeltele a célvonalat.

A következő napon megint csak a várakozás volt az úr, végül a piros pályán versengő 470 és 420 osztályok tudtak egy-egy futam lebonyolítani. A másik pályán a szél ereje nem érte el a 4 csomót, így ott nem sikerült a versenyzés. A legnépesebb,

**A legnépesebb, 60 hajót felsorakoztató 420-as mezőnyben Bagyó Áron és Munka Márton ismételte meg Benji előző napi szereplését, s végzett a kitérő második helyen**



60 hajót felsorakoztató 420-as mezőnyben Bagyó Áron és Munka Márton ismételte meg Benji előző napi szereplését, s végzett a kitérő második helyen, így aznap is volt okunk büszkélkedni. A gyenge szél és a kevés futamszám, valamint az előrejelzések nem csupán a versenyzőket, hanem a rendezőseget is egyre inkább aggasztották. Már-már úgy tűnt, hogy a verseny történetében először igénybe kell venni a tartaléknapot – húsvét hétfőt – is, s a gyerekek locsolkodás helyett a vízen tölthetik az ünnepnapot, amikor vasárnap a reggeli szélcsendet követően végre megérkezett a várva-várt misztrál, ráadásul kellemes, 10 csomó erősséggel, így négy futamot sikerült feszített tempóban lebonyolítani.



**Bár a verseny nehézkesen vette kezdetét, s a vártnál kevesebb vitorlázással végződött, a szép eredmények kárpótolhatják versenyzőinket**



Nem csupán a rendezőség öröme volt nagy, hogy az utolsó pillanatban mégis érvényesíteni tudta a regattát, hanem a magyar csapaté is, akik kiváló eredményekkel tarsolyukban térhettek haza.

420-asban taroltak versenyzőink, s az első, harmadik és negyedik helyen zárták a regattát. A dobogó legfelső fokára Földesi Péter és Borsos Dániel állhatott fel a német Fischer–Ziegler kettős, valamint Grams Dominik és Weidinger György előtt, míg az első napon legeredményesebben kezdő Bagyó Áron és Munka Marci a negyedik helyezésig jutott. Női kettősünk, Mészáros Laura és Kratzl Anna a 22.,

Kerekes Zsombor és Rácz Dorottya a 30., Sándor Anna és Rutai Lili pedig a 49. helyezést szerezte meg.

Laser 4.7-ben is győzelemmel zártuk a regattát Vadnai Benji jóvoltából, aki ugyan ezúttal nem nyert futamot, ám egyenletes teljesítményének s megannyi második helyezését köszönhetően kétpontos

előnyvel végzett az első helyen a szlovén Maks Vrcaj, tízzel pedig a harmadik helyen végző olasz Zeno Grgorin előtt – annak ellenére, hogy a negyedik futamból korai rajt miatt ki is zárták.

Radialban is szépen helyálltak fiataljaink, ezúttal Rozsnyay Domi szerepelt a legeredményesebben, aki két tízen belüli

helyezéssel az összetett 9. helyen végzett a 45 fős mezőnyben, míg Hunfalvy Péter a 15. helyen zárt.

Bár a verseny nehezkésen vette kezdetét, s a vártnál kevesebb vitorlázással végződött, a szép eredmények kárpótolhatják versenyzőinket, akik a hétfői napot végül családi körben, ünnepléssel tölthették.

EREDMÉNYEK **470** <http://www.jadralniklub-burja.si/springcup2011/results1/470.html> **420** <http://www.jadralniklub-burja.si/springcup2011/results1/420.html> **Laser 4.7** <http://www.jadralniklub-burja.si/springcup2011/results1/laser-47.html> **Laser Radial** <http://www.jadralniklub-burja.si/springcup2011/results1/laser-radial.html> **Laser Standard** <http://www.jadralniklub-burja.si/springcup2011/results1/laser.html>

## Magyar siker a palicsi tavon SEEOOC Regatta, Palic 2011. május 5-8.

A tavalyi év pozitív tapasztalatai után idén is ellátogatott Palicsra, Szerbiába, a Délkelet-Európai Nyílt Optimist Bajnokságra a Spartacus és a BS Fűzfő lelkes optimistes csapata Szalay Dániel vezetésével.

A határ menti, Szabadkától néhány kilométerre fekvő vajdasági parányi tó széljárása ugyan meglehetősen bizonytalan, szeszélyes és forgolódo, ám a versenyzőket pótolja mindaz a szeretet, igyekezet, melyben a regatta alkalmával részesülnek a verseny rendezőségétől és a helyi magyaroktól. Idén sem volt ez másképp. Rendkívül ünnepélyes, tűzijátékkal tarkított megnyitó, óriási figyelem, mely mind a versenyre érkező ifjakat övezte. 9 ország 70 versenyzője szeretett volna vízre szállni és megkezdeni a versenyzést pénteken, ám az első és az utolsó napon a szél és az időjárás megakadályozta a futamok lebonyolítását. Szombaton azonban négy remek futamot tudtak teljesíteni a fiatalok, ami egyben a regatta végeredményét is adta, s melyben a mieink kiváló teljesítményt nyújtottak. Rögtön az első futamon Takácsy Lilla zsebelte be a győzelmet, míg a második helyen Veenstra Csenge szelte át a célvonalat, majd a harmadik futamon helyet cseréltek, s Csenge nyert, Lilla 2. lett. Az utolsó, azaz negyedik futamon is magyar győzelemnek örülhettünk, ekkor ugyanis Ziegler Kristóf végzett az élen, s ez alkalommal sem maradt el a magyar ezüst, Tenke Áronnak köszönhetően. Négy futamból háromban magyar győzelem született, s az összesített listán is egy ezüst és bronzéremmel, a lányok versenyében egy arany és bronzal, míg a 12 év alatti serdülő kategóriában egy arannyal és ezüsstel, a lányoknál arannyal és bronzal büszkélkedhettünk.



Az összesített győzelmet végül a montenegrói Ivan Pusic szerezte meg két ponttal Ziegler Kristóf előtt, míg a dobogó harmadik fokára Takácsy Lilla állhatott fel, aki egyben bezsebelte a női aranyérmét is. Az összesített lista 5. helyén végzett Veenstra Csenge a női bronzot, serdülő női aranyat, míg a 7. helyezett Tenke Áron a serdülő aranyat, mögötte az ezüstöt Argai Balázs gyűjtötte be, Pintér Niki pedig a serdülő női bronzot hozta el. A csapat remek teljesítményének köszönhetően átvehette az idei



évben alapított, legeredményesebb csapatnak járó Giorgio Lauro Memorial kupát. Fiatalkaink sikerüknek köszönhetően interjút is adtak a helyi televízióknak, mely szerdtől megtekinthető lesz a [www.pannonrtv.com](http://www.pannonrtv.com) weboldalon is.

A futamok utáni szabadidős program, a palici állatkerti látogatás, az esti tombola, a nap végi díjkiosztók maradandó élményekkel gazdagították versenyzőinket, akik idén is csodás sikerekkel tértek haza.

**Eszes Bernadett**

## Jutalom Optimist Péch Lórinak

Hodács Lajos immáron 20 éve épít Optimisteket, melyekkel már korábban is szép nemzetközi eredményeket értek el versenyzőink. Mindig is nagy figyelmet fordított arra, hogy az ifjú tehetségeket támogassa azzal, hogy a legügyesebbeket kedvező áron, előnyös feltételekkel juttatja hozzá a jó minőségű Hodács-hajókhoz. Tette ezt a '90-es években, a 2000-es években is – és teszi napjainkban is.

Legutóbb Péch Lóránt Európa-bajnoki bronzérmes optimistesünk korábbi, négyéves hajóját cserélte ki egy vadonatúj HQOK hajóra, mintegy jutalomként – s Lóri kiváló eredményének elismeréseként. Az új opti színeit maga a versenyző választhatta meg. Természetesen ez a hajó is nagy gondossággal – s talán mondhatjuk, még nagyobb figyelemmel, precizitással készült. Lóri kérése az volt a mester felé, hogy a decemberi Mikulás Kupán már új hajójával versenyezhesen, így azt először a tengeren próbálhatta ki. A népes, 322 indulóból álló nemzetközi mezőnyben végül az előkelő 6. helyezést szerezte meg.

Az új Optimist a hosszas téli, külföldi felkészülő edzések és versenyek után végre hazaérkezett, s a Balatonon is „be lett dobva” a mélyvízbe. A csopaki ifjúsági ranglistaversenyen kiválóan debütált: tehetséges kormányosával, Péch Lórival a győzelemig jutott. Hodács Lajos és Optimist-műhelye továbbra is kitaróan támogatja azon válogatott versenyzőket, akik hisznek abban, hogy a One Design hajó – bárhol is készül a világon – egyformán kiváló színvonalú. Így kívánnak további sikereket Lórinak s a mezőny többi lelkes vitorlázójának a további szép eredményekhez.

**Eszes Bernadett**



## Expert Olympic Garda

### Két magyar egység a Medal Race-ben

Május 11-15. között négy helyszínen (Riva, Torbole, Arco és Malcesine) zajlott a 40 ország 326 versenyzőjét felsorakoztató – az olaszok számára az olimpiai válogatott keretbe kerülést jelentő – utolsó válogató verseny, az Expert Olympic Garda Regatta, amelyen országunkat három osztályban (Star, Finn és női 470) 9 versenyző képviselte.

A verseny öt napja során meglehetősen vegyesek voltak az időjárás és szélviszonyok, melyek nem csupán a napoktól, de a pálya helyzetétől is függtek. A változatos széljárást mi sem jelzi jobban, mint hogy a Malcesine előtt versenyző Star hajóosztálynak például egyetlen futamot sem sikerült befejeznie az első napon, míg a másik pályán két, a 49-esek pedig négy futamot is abszolváltak

ugyanakkor. A napok meglehetősen hosszúra sikerültek, ugyanis a rendezőség igyekezett mind a reggeli északi, mind pedig a kora délután érkező déli szelet kihasználni, hogy érvényesíteni tudja a tervezett 10, illetve 15 futamot.

Nagy előrelépés, hogy míg tavaly csupán egyetlen versenyzőnk, a laseres Berecz Zsombor vívta ki magának az indulási jogot a



legjobb tíz egység között az utolsó napon megrendezett, dupla pontszámot érő, mindent eldöntő Medal Race futamon, addig idén Tenke Tibor és Bezeréti Miklós staros kettősünk, és a finnes Pál Gaszton jóvoltából két hajóosztályban is érdekeltünk voltunk az utolsó versenynapon. Kiváló versenyzést követően mindketten az előkelő tizedik helyen zárták a neves regattát, sőt Tenkéék hét tízen belüli helyezést és egy futamgyőzelmet is bezsebeltek a nívós, 27 párost, köztük számos Európa- és világbajnoki érmet és olimpikont felsorakoztató mezőnyben. Hasonlóan jól teljesített Pál Gaszton is a 37 fős és hasonlóan világszínvonalú finnes mezőnyben, ahol szintén a 10. helyezést szerezte meg, a legjobbak

számára lebonyolított Medal Race futamon versenyezve. Sajnos nem volt ilyen szerencsés Beliczay Marci, aki ugyan a futamokon szintén remek teljesítményt nyújtott, ám korai rajtja miatt kétszer is kizárták, így végezetül a 15. helyen zárta a viadalt. A többi magyar finnes versenyző, Hirschler Richárd, Haidekker Péter, valamint fia, Elemér fej-fej mellett vitorlázva egymás mögött a 25., 26. és 27. helyen végeztek, míg egyetlen női kettősünk, Sipos Orsolya és Zsófia a 15. helyen zárták az ugyanennyi versenyzőt felsorakoztató női 470 mezőnyt.

**Eszes Bernadett**

## Évadnyitó egyetlen futammal

Az utóbbi években nem igazán szerencsés az évad nyitása az ifjúság számára. Az elmúlt években egyetlen futamot sem sikerült teljesíteni a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt, s idén sem volt ez sajnos másképp, bár ezúttal egyetlen futamot csak sikerült teljesíteni...

A szokásos délelőtti ceremónia, ünneplés még csodás napsütéses időben, kellemes keleties szélben, igazi ideális vitorlázó időben zajlott, de mire az ifjúság rajtja eldőrdülhetett – megvárva a nagyhajós mezőny startját és távozását a füredi öbölből –, már látszott a szél erejének gyengülése, s egyre inkább nyári kánikulára váltott az időjárás. Noha a 420, Kalóz és Laser rajtok gyengécske, ám még vitorlázható szélben, rendben elmentek, a legkisebbek számára már az indulás is nehézkesen, a szélcsend közeledtét sejtetve sikeredett, ami az első kreuz végére be is következett. Az idősebb osztályok képviselői is épphogy végére értek az első körnek, amikor a rendezőség a futam érvénytelenítése mellett döntött, így a várakozás, napozás vette át a főszerepet a gyerekek életében. Rövid halasztást követően megérkezett a várt DNY-i szél, mely a Gödrös-öbölben meglehetősen instabil, forgolódó és csíkos volt, megnehezítve ezzel a versenyzők helyzetét. Ugyan a rendezőség a szombati napra három futam lebonyolítását tervezte - mivel a meteorológia a következő napra masszív hidegfrontot, markáns lehűlést és erős szelet jósolt –, az ifjúságnak ezúttal meg kellett elégednie egyetlen érvényes futammal. Ahogy az mára már az ideai májusi hétvégék



vasárnapi időjárására jellemzővé vált, tényleg megjött a rossz idő, az eső és a szél, amelyben a rendezőség már nem tartott versenyt, így

egyetlen futam alapján hirdettet eredményt. Számos osztályban tarolt a Tihanyi Hajós Egylet ifjúsági csapata, 420-ban és Cadetban



nem is engedte más egyesület versenyzőjét felállni a dobogó tetejére, s mindhárom színű érmét és a győzteseknek járó kupát is bezsebelte. 420-ban Földesi Péter és Borsos Dániel szerezte meg a győzelmet klubtársuk, Grams Dominik és Weidinger György, valamint Kerekes Zsombor és Rácz Dorottya előtt, míg a lányok versenyében Sándor Anna és Rutai Lili bizonyultak a legeredményesebbnek. Cadetban Bagyó Nóri és Szűcs Ábel szerezte meg az összetett és serdülő győzelmet Szilassy Emese és Szilassy Borbála előtt, akik azonban a női és ifi aranyat zsebelték be, míg a dobogó legalsó fokára Kendeh Lili és Molnár Zsófi állhatott fel. A nem túl népes, csupán négy hajót számláló Kalóz mezőnyben Huber



András és Barbai Áron győzedelmeskedett. A Laser 4.7 hajóosztály aranyérmét ezúttal is Vadnai Benjamin szerezte meg Huszka Mátyás és Varga Dániel előtt, akik az U16 korcsoport győztesei lettek Munkácsi Tamás és Domokos András előtt. Laser Radialban

az összetett győzelem Bathó Petié lett, őt a dobogó következő fokán Haidekker Zita követte, aki az U17 korcsoport győzelmét és a női aranyat is begyűjtötte. Az összetett bronz Korchmáros Kristófé lett, míg a korcsoportos ezüstöt Nyerges Miklós, a bronzot pedig Balogh Bence szerezte meg Zita mögött. A legnépesebb ezúttal is a legkisebbek, az optimistések mezőnye volt, ahol 50 ifjú vitorlázó mérte össze tudását. Az összetett győzelmet Vadnai Jonatán szerezte meg Péch Lóránt és Wolf Szabolcs előtt, míg a serdülőknél Héjja Marcell, Badar Bence és Nagy Bernát volt a sorrend, a lányok versenyében pedig ezúttal Csébfalvi Anna bizonyult a legeredményesebbnek.

**Eszes Bernadett**

## CECC Kupa – Poznan

# Négy magyar páros az első tízben

Idén is a lengyelországi regattával vette kezdetét a négy fordulóból álló Közép Európai Cadet Kupa, azaz ismertebb nevén a CECC kupa (Central European Cadet Cup), melyre idén három ország 50 párosa adta le nevezését.

Hazánkat igen fiatal, – az előző évi kiöregedések miatt – zömében ifjanc csapat képviselte. Két klubból, a Tihanyi Hajós Egyletből és a Balatonfüredi Yacht Clubból hét magyar kettős utazott el a lengyelországi Poznan város melletti kis tóra Gerencsér Gergő és Csomai József vezetésével, hogy az idei évad első nagy nemzetközi viadalán megmérettessen.

A verseny három napja során változatos időjárási és szélviszonyok között 9 futamot sikerült lebonyolítani, így a két leggyengébb eredményüktől az összesített számítás során megszabadulhattak a fiatalok. Az első és utolsó versenynapon közepes erősségű nyugatias, míg szombaton gyengébb, délies szélben versenyeztek egyenletes teljesítményt nyújtva versenyzőink.

A helytállás ezúttal is remekül sikerült, ugyanis négy egységünk végzett a legjobb tíz között, sőt Borsos Gergely és Horváth Balázs a



dobogóra is felállhatott, hiszen bronzérmellett tért haza. Gergő és Balázs végig remek teljesítményt nyújtott, három alkalommal is második helyen szeltek át a célvonalat, az első nap utolsó futamán pedig nem is találtak legyőzőre, s megszerezték a futamgyőzelmet.

A serdülők versenyében is született magyar siker, az összetett lista 7. helyét megszerző Varró Gábor és Váradi Miklós jóvoltából, akik a fiataloknak járó ezüstöt zsebelték be.

A regatta továbbra is igen népszerű a gyermekek körében, hiszen a jó versenyzési lehetőségen kívül számos érdekes parti programmal, édességgel, finomsággal kedveskedett a rendezőség, s egyetlen versenyző sem maradt felejthetetlen élmény és ajándék nélkül.

**Eszes Bernadett**

### Eredmények:

3. Borsos Gergely – Horváth Balázs **(THE)**
7. Varró Gábor – Váradi Miklós **(BYC)**
8. Kristóf Julianna – Jeney Máté **(BYC)**
9. Simó Márton – Rácz Bence **(THE)**
12. Polgár Lukács – Kanyicska Márk **(THE)**
20. Rácz Levente – Kardos Szabolcs **(THE)**
23. Fabacsovics Márk – Németh Boldizsár **(BYC)**



## A 29er megjelenése Magyarországon

A 49erek megjelenésével új korszak kezdődött az olimpiai vitorlázás történetében. A hajóosztály 2000-ben már szerepelt az olimpiai játékokon, az idén a májusi szavazáson pedig kiderült, hogy 2016-tól már nemcsak férfi, hanem női versenyszám is lesz a szkiif. A konkrét típusról még nem született döntés, de egy biztos, szükség van a tanulóhajóra. A szkiifek rendkívül gyorsak, látványosak, így a média részéről is nagyobb érdeklődés kíséri őket. A hajó gyorsasága és nehezebb kezelhetősége miatt más vitorlázást igényel: nagyobb figyelmet és jobb erőnlétet kíván a versenyzőktől.

Az Optimist után szükség van egy átnevelő hajóra, így alakult ki a 29er. Külföldön rendkívül elterjedt, egy-egy versenyen akár százan is rajthoz állnak. Magyarországon sajnos még nagyon gyermekcipőben jár ez a fejlődés. Idén márciusban – a 49er Osztályszövetségnek hála – végre sikerült az országba hozni két darab egy hetet használt 29ert. Az egyik a Spartacus Vitorlás Klubban, a másik Füreden, a BYC-ben van. Ebben az évben szeretnénk minél több versenyzővel megszerettetni ezt a fajta vitorlázást. Nyílt napok és versenyek keretein belül lehet kipróbálni, és egy kicsit elsajátítani a szkiifvezést. Főként fiataloknak szánjuk ezeket a programokat, mivel ifjúsági hajó, tehát 18 éves korig lehet versenyezni vele. Ha érdekelne a lehetőség, az alábbi elérhetőségeken léphetsz kapcsolatba velünk: Cserép Emese – [cserepmesi@gmail.com](mailto:cserepmesi@gmail.com); Karácsony Réka – [rekakaracsony.517@gmail.com](mailto:rekakaracsony.517@gmail.com); 29er Hungary Facebook-oldal.

### Saját tapasztalatok

A hajó összeszerelése nagyon egyszerű feladat volt. Nincs annyi állítás, csak a vantnik feszességével lehet játszani. A vitorlák és a hajótestet egy cég gyártja, így igazán one-design a flotta. Az árboc félig alumínium, félig karbon. A svertet és a kormányt kívülről speciális alumínium védi, így „gyerekbárát”, hiszen kisebb a sérülésveszély. A vitorlák kevlar-szálal anyagból készülnek, nehezebben kopnak, kevésbé nyúlnak. A hajón mindennek megvan a helye, a felhúzó kötelek is egymásba vannak bújtatva. Az első vízre szállás alkalmával rögtön kiderült, hogy csak nagy összpontosítással lehet kimenni. Rendkívül labilis, apró mozdulatokra is egyből reagál a hajó. Nincsenek nagy erők,

de a folyamatos egyensúlyozás fárasztó. A fordulónál a mannschaft kezeli a gross, a focok egy sínen van. A gennaker és bugsprít

meg” érzés. A 29er-t tulajdonságai és funkciói miatt az itthon elterjedt 420-hoz érdemes hasonlítani. Mivel én is versenyeztem ebben a



egy rendszerre van kötve, így a felhúzásnál egy köté hűzásával fent is van a hátszélvitorla, és már mehet is a veretés. A bőszeles szakaszokban a sebesség sokszorosára növekszik, szinte szörfös érzés lesz úrrá az emberen. A gyorsaság felejthetetlen élményt nyújt kis és nagy szélben egyaránt. A hajótest viszonylag rövid, így a hullámokban való vitorlázást nehezebben lehet elsajátítani. A mannschaft kreuzolás közben a grossal „játszik”, a kormányosnak pedig nincs más dolga, mint hogy a hullámokon átjuttassa a hajót. A kívülről való sottolás véleményem szerint egyszerűbb és kifizetődőbb, mivel a trapézról előbb megérzed a pöfföket, így gyorsabban tudsz reagálni.

Számomra rendkívül furcsa volt, hogy a hajó fokozatosan siklik meg, nincs az a „most indult

hajóosztályban, elmondhatom, hogy a szkiif gyorsabb, még sportosabb és összetettebb. Bízunk benne, hogy sikerül elindítani és felfuttatni itthon is ezt a hajóosztályt. 2016-tól szinte biztos, hogy ezek a hajók uralják az olimpiát. Addig még van idő felkészülni, felvenni a ritmust a külföldiekkel. A mostani fiatalok már sokszor bizonyítottak, így tudjuk, hogy rendkívül tehetségesek. Reméljük, ezekkel a hétvégékkel irányt mutathatunk a jövőre nézve.

**Röviden a hajó adatai:** Hajótest: **4,45 m** Boom: **1,77 m** Árboc: **6,25 m** Súly: **70 kg** Vitorlák (gross, focok): **12,5m<sup>2</sup>** Gennaker: **15,0 m<sup>2</sup>** Tervező: **Julian Bethwaite** Hajóépítő: **Ovington Boats**

Karácsony Réka

**Miért álltunk ki?****Évadnyitó 2011.**

Lelkesen, remek reggeli szélben indultunk a BFYC -ből fél kilenckor, hogy időben odaérjünk az Évadnyitó 12 órás rajtjára. Négyen, öreg barátok mintegy húsz éve ott vagyunk minden évadnyitón.

A kezdésre a szél kissé gyengült, de azért a part melletti rajtot választva az útjogos rajtirányt választottuk. Rögtön a rajt után már keresztbe állt egy jó nagy bútorszállító, de ezt sikerült elkerülnünk, így a relatíve jó pozíciónk nem veszett kárba.

Néhány takk után már kialakultak az irányok, eltávolodtak egymástól a hajók, amikor útjogosan kreuzolva felszólítottam egy keresztbe jövő playboy feliratos 8MOD-t, hogy ÚTJOG! Semmi kormányozdulat, útjogadásra utaló jel a 8MOD-n. Még egyszer kórusban kiáltottunk, de semmi. Az ütközést elkerülendő leejtettem a hajót és kértem az 8OD-t, kérjen legalább bocsánatot: a kormányos szándékosan elfordított arccal luvba meredve haladt tovább. Meg is állapítottuk öreg, tapasztalt vitorlázó társaimmal, hogy ide jutottunk. És persze elment emiatt egy pár hajó is.



A következő takkok után, most már egy másik 8MOD, a No Name került elénk, szintén útjog nélkül. Újabb „ÚÚÚtjog!” kiabálás – semmi eredmény, az OD megy egyenesen. Nekimenjek? – villan át az agyamon. Nem jó gondolat, hiszen az összeütközést a szabályok szerint el kell kerülni, na meg jól összetöröm a hajómat, ami persze pénzbe kerül. Kiabálás, semmi, leejtek és átkiabálok: „Ez három sörödbe fog kerülni!”. Semmi válasz az OD-ről. A mi hajónkról halkán megszólal az egyik öreg cimbora: „Miért csak három sört kértél, mikor itt négyen vagyunk..?” Kimentem magam, Süsi nem iszik sört. Ismét veszítettünk egy jó pár helyet. Eddig azt gondoltam, hogy a OD osztályban a szigorúbb előírások miatt még talán a szabályokat is jobban betartják. Hát úgy látszik, nem.



Vita kezdődik közöttünk: miért nem óvunk? Megegyezünk az alábbiakban: 1. nem érünk oda az óvás-tárgyalásra. 2. mi fizetünk. 3. jó későn érünk haza. 4. nem helyeződünk előbbre az óvással.

Bosszúsan és hosszasan elmoralizálva lassan megérkezünk az alsóór-

si bójához. Majdnem tök szélcsend, araszolunk. Az 1-es bójánál nézőhajónak tűnve áll egy trimarán Magnum felirattal. Mindenkit letakar. Kissé akadályoz a kerülésben, mivel nemzeti lobogó van rajta, halkán átkérdezek: „versenyben vagytok?” – nincs válasz. Mannschaft ismétli a kérdést. Válasz igen. Erre mi mondjuk, hogy akkor húzzatok V lobogót. Az nincs. (Nem telik a kb százezer eurós trimaránon?) Közben számolunk, 16.30-ig van az időkorlátozás. Befutunk? Nem futunk be? Érdemes továbbmenni? A kedvünknek mindenesetre nem tettek jót ezek az incidensek.

Végül döntünk: kiállunk, mert ha továbbmegyünk, Füredről kell hazajutnunk Akarattyára. Na persze ilyen helyzet már előfordult kb. 2 éve – akkor is 16.30 volt a limitidő. Talán a 12 órás induláshoz korai befutás tartozik? Ja, persze a rohanógépek beérnek, őket másnap lehozza hosszannával a sajtó is. Igaz, azt nem írják, hogy 101 hajó fut be a 197 indulóból. Jó eredmény, csak kérdés kinek? Azért induljunk jövőre is, vagy egyáltalán: induljunk még idén versenyeken? A befizetett nevezési díjból egy jó túrát is tehetünk volna...

**Üdvözlettel: az Akarattya csapata**

## Eltűntünk – fantomhajó az évadnyitón

Az idei évadnyitó eléggé emlékezetesre sikeredett... Nem gondoltuk ugyanis, hogy az igazi meccs csak vasárnap, az eredmények közzététele után jön.

Persze szombaton a vízen is történtek jó és nem annyira jó dolgok. Elég jó rajtot vettünk a part közelében és inkább északon krajcolgattunk, ami végül fizetett is, ha jól tippeljük, harmadik Nauticként vettük a bóját. Ezután – ahogy az lenni szokott – jött az újraosztás, hát persze hogy az az oldal kapta meg a szelet, ahol nem mi voltunk. Mindegy, szépen végignéztük, ahogy legyalogolnak minket, aztán miután ezt kicsinyt meguntuk (és megjött nekünk is a szél), gondoltuk, most már mehetünk mink is a tihanyi kapura... De összességében jót vitorláztunk és nem is mentünk rosszul... Kíváncsian vártuk az eredményt.

Meg is jött. Vasárnap tudtuk meg, hogy mi szombaton nem a fentieket követtük el, hanem valószínűleg füvet nyírtunk a kikötőben vagy elmentünk Almádiba halazni... Merthogy sehol sem voltunk a listában. No nem baj, kérdezzük meg a szervezőket. Elő a kiírást, persze sehol egy kontakttelefon vagy email vagy bármi, ahol esetleg reklamálhatunk. No nem baj, nevek voltak, így kb. egy óra múlva megszereztem a versenyvezető telefonszámát. Hívom, felveszi, mondom, ki vagyok – jaja, a fekete kockás Nau, persze, tudom, mondja, igen mondom, az, akkor láttál minket, ugye? Persze, hiszen emlékszem is rátok, na, mondom, igen, mi is úgy emlékszünk, hogy beneveztünk és versenyeztünk, mégsem vagyunk a listában, akkor lehet, hogy korai rajtosok voltatok?, mondom lehet, de akkor meg OCS-t kapjunk, de mondom, semmi, nem vagyunk a listában, mondja, utánanézz... Hív kb. egy fél óra múlva, hogy figyelj, nincs nálatok véletlenül az ellenőrző lap, amin a szervezősereg ellenőrzi, hogy rendben van-e a sporidoki, ok-e a hajólevél, ok-e a hajóvezetői, van-e biztosításom, fizettem-e nevezési díjat, van-e TAJ-kártyám, adószámom, hiteltartozásom, elmaradt befizetetlen közös költségem, stb... Hát mondom nemtom, megnézem. Megnézem, hát mondom itt van. Jaj, az nagy baj, mondja, mert annak itt kellett volna lennie. Hát mondom, mégis itt van, a nevezést intéző barátunk elhozott mindent, amit a kezébe nyomtak: a saját papírjaink, a számla, a szuper Nauticás kulcstartók között ezt is... Hát akkor mi legyen, kérdem? Hát mondjam be a fizetést igazoló számla számát, meg küldjem át a varázslapot hétfőn faxon, és akkor meg tudják tenni, hogy beírják a TAXI-t az eredménylistába. Így is lett, és miután hétfőn végül eleget tettem adminisztratív kötelezettségeimnek, szerdára bekerültünk a listába...

Megfogalmazódik ilyenkor az emberben a kérdés, hogy ha előnevezünk viharon, kifizetjük a nevezést, ott vagyunk benne a gépben, ott vagyunk a versenyen és teljesítjük a pályát, akkor ezen a nyomorult papíron múlik, hogy egyáltalán létezőnek

tekintsék az embert és a hajót? Semmi tapasztalatom nincs a versenyek szervezésében, de ha ez így van, akkor itt valami nem stimmel... És meggyőződésem, hogy nem az egyes emberekkel van a baj, mert a fentiekhez hozzá kell tennem, hogy mind Pallai Péter versenyvezető, mind Bakóczy Zsuzsa az MVSZ titkárságon maximálisan segítőkészek voltak abban, hogy végül felkerüljünk az eredménylistára. Ezúton is köszönöm a segítségüket! De gondolom, hogy ők is csak adott keretek között és az MVSZ előírások alapján tudnak mozogni, ezen keretek pedig – legalábbis innen nézve – hogy is mondjam finoman? (már vagy hússzor backspace-eltem...) Na jó, mondjuk azt, hogy kicsinyt nehézkesek...

**Szaki  
TAXI**





# Izgalmas és pörgős YST nyitány Fonyódon

Május 14-én, szombaton a Kormorán Évadnyitó és Harmat Kupa névre keresztelt versennyel indult az idei Yardstick Trophy Nagyhajós Kupasorozat Fonyódon. A Balatoni Évadnyítóval való ütközés ellenére a versenyre több mint 40 hajó nevezett, legtöbben a Ys III osztályban.

A versenyrendezők úgy döntöttek, hogy szakítanak a hagyományokkal, és a szokásos túraverseny helyett kétfutamos pályaversenyt rendeznek. A változtatás jó döntésnek bizonyult s egy izgalmas hétvégi sportprogramot eredményezett. A fonyódi kikötő előtt felállított pálya újdonsága volt, hogy középen, a raumbójával egy vonalban helyezték el a rajtcél vonalat, így a kétkörös pálya kreuz – raum – raum – kreuz – hátszél – kreuz szakaszokból állt.

A rádióvezérelt órával felszerelt rendezők pontosan 10 órakor rajtoltatták el a Ys III osztályban versenyzőket, majd 5-5 perccel később a Ys II és Ys I osztályokat. A lassabb osztályok korábbi rajtoltatása elsősre nem tűnt valami jó ötletnek, viszont izgalmas versenyhelyzeteket produkált a pályán. Az osztályokban versenyzőknek nemcsak egymásra kellett figyelniük, hanem a mezőnyben vitorlázó lassúbb hajók is bővítették a taktikai elemek tárházát. A versenyrendezésre nem lehetett panasz, talán egyetlen hibája, hogy nagyon fukarul bántak a rajtvonal hosszával, ami a nagyobb létszámú osztályoknál okozott némi galibát. Az első futam rajtját követően a korábban stabil délkeleti szél délre fordult át, és az első futam második körét ezáltal lóversenyszerű vágatássá tette. A második futamot megelőzően a rendezők igazítottak a pályán

**A második futamot megelőzően a rendezők igazítottak a pályán és a méretét is megnövelték, így a második futam izgalmasabb és hosszabb is lett.**



és a méretét is megnövelték, így a második futam izgalmasabb és hosszabb is lett.

Yardstick III-ban a Vagány, Májér Tamással a kormányánál éppúgy megnyerte mindkét futamot, mint a Catullus Maximus a futamonkénti ezüstérmeket. Nagy volt viszont a küzdelem a bronzérmekért, a Birdie, a Dudu, az Unicum Laude, a Huncut és a Betti csatározott a harmadik helyért. Az első futamban a Betti nyerte a bronzcsatát, míg a másodikban a Birdie, és ezzel összesítésben is harmadik lett.

A másodikként rajtoló Ys II osztályban a Tatus, a Vivace, az Imi Jé, a Macska és a Pacsirta vívtak a dobogós helyezésekért. Az első futamban a Tatus és a Vivace meglógott a rajt után, az Imi Jé nagyon rosszul rajtolt, és csak a raumszakaszon kezdett felzárkózni. A hátszél elején még Tatus, Vivace, Imi Jé volt a sorrend, de a bójánál már együtt volt a három hajó és a bójavételt követően az Imi Jé került az élre. Az utolsó kreuzon meg is tartotta előnyét, viszont már annyi pluszt nem tudott gyűjteni, hogy az előnyszám alapján is megelőzze a Tatus. Az első futamot a Tatus nyerte az Imi Jé és a Vivace előtt. Második futamban az Imi Jé végig vezetett és nyert, második a Macska, harmadik a Tatus lett. Összesítésben Imi Jé, Tatus, Macska sorrend alakult ki.

A Yardstick I-ben Lábad-X, Nomád, Pax és Amhitríte élmezőny jött össze. A Nomád nevű Elliott 770 két futamot nyert, mindkettőben az X-35-össel versenyző Lábad-X csapatot utasította maga mögé. Az első futamban a révülöpi Amhitríte, a másodikban az ex lellei Pax lett a harmadik. Összesítésben Nomád, Lábad-X, Pax sorrend alakult ki.

A versenyen az összevont jolle osztályt is értékelték, melyet a Tatus nyert meg, második a K.U.K. lett, megelőzve a Yolle Joker csapatát.

**A versenyrendezésre nem lehetett panasz, talán annyi, hogy nagyon fukarul bántak a rajtvonal hosszával**



## Győzött a Wild Joe az Adriatic Race-en

A tisztán magyar csapattal versenyző, Józsa Márton kormányozta hatvanlábás maxi jacht, a Wild Joe 2011. április 30-án 05 óra 38 perckor első helyen futott át a célvonalon, megnyerve ezzel idei első regattáját.

Az Adriatic Race verseny Vis mellett április 28-án 11.00-kor rajtolt el. A regattán induló hajók között a Wild Joe 60 lábás maxi jacht, fedélzetén a magyar legényekkel, nekivágott a megmérettetésnek. Ahogy az várható volt, a kishajós tapasztalatokat is felmutató csapat a rajt során a legelőnyösebb pozícióból indulhatott, melyet a kikötői terelőlőjénél elfoglalt első helyük is bizonyított. Nyomukban szoroson a VOR 60-as hajók lihegték, sorrendben az Ericsson, majd a Veliki Viharnik. A két VOR 60-as az első nap végére meg is előzte őket Korcula magasságában.

Az esti frissülő szélben – tavi nyelven szólva mélységből támadva – gennaker segítségével „megették” az élen vitorlázókat, és a Wild



Joe stabilan az élre állt. A péntek esti 20.00 órás bejelentkezési állapot szerint az első helyen szereplő honfitársaink már komoly előny birtokában készülhettek a szombati befutóra, hiszen a második helyen 7,5 mérföldre lemaradva követte őket a Viharnik. A harmadik helyen a VOR 60-as Ericsson állt ekkor, 8,5 mérföld hátránnyal az élen hajózó Wild Joe mögött.



Szombat reggelre kiderült, hogy a székesfehérvári Palkovics Krisztián – aki a jégkorongozást cserélte fel a tengeri versenyzésre – jó kabalának bizonyult a fedélzeten.

A maxi jachtok világában az első magyar csapat reggel 5 óra 38 perckor az első helyen haladt át a célvonalon. A magabiztos győzelmet mi sem bizonyítja jobban, mint a második helyezett befutási ideje: az Ericsson 6 óra 16 perckor, majd háromnegyed óra lemaradással érkezett a célba. A harmadik helyen a korábban az élen is vitorlázó Veliki Viharnik futott be, egy óra lemaradással követte Józsa Marciét.

„Édes a győzelem, nagyon büszke vagyok a csapatra! Most pihenünk egy keveset, majd vasárnap visszahajózunk az anyakikötőbe. A következő megmérettetés Caprin vár minket május közepén, arra remek felkészülési verseny volt ez a mostani – foglalta össze tömören a befutó utáni érzéseit a kormányos Józsa Márton.

[www.wildjoesailing.com](http://www.wildjoesailing.com), fotó: Tumbász Hédi

HAJÓSÓRA-TESTS – ELFOGULTAN

## SUUNTO Elementum Ventus

E sorok írójától elvárni, hogy objektív tesztet írjon egy hajósoknak szánt presztízs-óráról, hiábavaló igyekezet. Először is nem értek az órákhoz, másrészt beteges kutyumániásként az érzékeim rendszeresen csúnyán megvezetnek, és ha beleszeretek valamibe, az legkevésbé sem az eszköz műszaki felmúlhatatlansága okán történik! Három éve nem tudok megválni elsőgenerációs iPhone mobilomtól, mert imádom azt a rengeteg tapintható fémét, ami körbeveszi! Évtizedes főállású hajókipróbálóként sosem vettem a bátorságot, hogy tesztnek nevezsem az általam jegyzett – több száz – hajóról szóló cikket, bár azon a területen mindig nagy súlyt fektettem a tárgyilagos véleményalkotásra. Na de egy óra?!

**E**gy hajós számára eleve meghatározó jelentőséggel bír az óra, hiszen a rajtolástól a versenyidő-számításig számos elvárás kötődik az időméréshez – az egyéb különleges szolgáltatásokról nem is beszélve. De valljuk be: az óra már önmagában olyan látványelem, amely ékszernél beszédesebben jellemzi viselőjét.

Bonyolult kasztrendszerben élünk, ahol az összetartozást különféle viselt „kódok” tükrözik: ilyen lehet a félkilós aranylánc, a tetkó, vagy a zoknival viselt szandál. Az óra kitüntetett szerepe nálunk akkoriban kezdett felértékelődni, amikor az éttermi damasztra lazán kitett márkás autókulcs átment a vérciki kategóriába. Azért a színaranynak tűnő tajvani Rolex alá „véletlenül” beékelődő díszgombos mandzsetta sem csak a számlapot teszi jól láthatóvá – viselőjének kicsinységét is felnagyítja. Tehát vigyázzunk a külső jegyekkel, mert itt is igaz a mondás: a kevesebb több!

A gyerekvitorlázó ma már válogathat a rajtoláshoz elengedhetetlen vízhatlan és igencsak dögös digitális időmérő eszközök között. Az én gyerekkoromban ilyen nemigen volt elérhető, ezért a klasszikus kézi NDK fémostoppert lakkoztuk le és kötöttük a leitwagnira. Később megjelentek a gyönyörű, fekete, gumírozott házba öltöztetett strapabíró Casio G-Shock órák, és szinte minden aktív versenyző azt használta. A versenyvitorlázásból kinőtt generáció azonban továbbra is előszeretettel választott hajózásához köthető óradizájnt, ettől lett oly sikeres az Omega, a Rolex, a szofisztikáltabb, exhibicionistáknak szánt Corum, Ulysse Nardin, vagy akár az egyik legtradicionálisabb hajósmárka, a Panerai. A szabadidős hajózás tömegeket megmozgató, de igen költséges szórakozás, nem véletlen, hogy olyan nagy cégek is rárepültek a közönségre, akik korábban nem foglalkoztak hajós termékek gyártásával: a Seiko, a Tissot, a Timex, a ruházati termékek-



hez jól köthető melléküzemágakat fenntartó Louis Vuitton, vagy az elérhetőbb árkategóriát választó Nautica.

Amikor vagy 20 éve először hallottam, hogy a SUUNTO beszállt az óragyártásba, megdöbbant a szívem. A finn cég világhíru compassai minden vitorlázó élményvilágában nyomot hagytak. Maga a Suunto név is „irány”-t jelent. Az outdoor órák talán leghíresebb gyártója sosem feledkezett meg a vitorlázásról. Több hajós modellt is piacra dobtak, amelyek elsősorban funkcionalitásukkal érdemelték ki a felhasználók elismerését. Hogy miért nem volt eddig Suunto órák? Mert az utóbbi időben nem tudtak lázba hozni a digitális karórák. Még a vitorlázáshoz is a tradicionális mutatós Seikót, vagy a furfangos, 24 órás számlapon pörgő Fortis órákat választottam, bedőlve az analóg marketing ízlésformáló erejének. A Suunto izgalmas termékválasztéka azonban mindig felkeltette az érdeklődésemet, és amikor az új Elementum sorozattal beléptek a prémium kategóriába, sznobizmusom magasba emelt ingerküszöbét is lezúzta az új digitális hajósmódel, a Ventus.

Matt nemesacél ház, karcmentes zafírüveg, visszafogott, egyedi, de





igényes megjelenés, Suuntós belbecs... mi kell még? Nem sok. Ennyi nekem már elég, hogy kézbe vegyem és átengedjem magam az érintés és a látvány bizsergető energiáinak. A világos és fekete alapú számlap (képernyő) közül a jobb olvashatóságot

ígérő világosat választom, szürke kaucsuk-szíjjal, hogy a létező legviszafogottabb tartozékok is kiemeljék az óra önmagában is különleges, egyedi arculatát. Beállítok, kalibrálok, majd büszkén felcsatolom, hogy megtudjam, a Balaton Boat forgatagában vajon feltűnik-e hajóstársaimnak ez a különleges férfiékszer. Nem csalódom, óramániás sporttársaim hamar felfedezik a rövid pólóban nehezen is álcázható kutyút, és kezdődik a nagy nyomkodás! Meglepően jól fogadják, mindenkinek tetszik ez a semmivel sem összehasonlítható különlegesség. Az időt szépen jelzi, a grafikai elrendezés kifejezetten segíti a könnyű leolvasást. A leglátványosabb elem a barométer, mely óránként helyez el egy-egy gráfit, 12 órányi tendenciát kijelzve folyamatosan. A memóriában még további 12 órányi jel tárolódik, amit óránként léptetve tudunk előhívni. Ily módon ez az óra állandó interaktivitásra kész, így nem kerülheti el figyelmünket – és nem lehet megunni. Az időjárás folyamatos változása újabb és újabb összefüggés felismerésére készíti viselőjét. Ettől azonban még nem muszáj hajózni, bár a stégen ülő pecás is érdekelt az időjárás előrejelzésében. De ő sosem fogja megnyomni a középső gombot, hogy a számlapot sailing üzemmódba kapcsolva kaphassa el a rajtidőt. Ez azonban a profi vitorlázóknak sem mindig sikerül, de nekik ott a szinkron mód, amikor a visszazámlálás megállítása nélkül lehet kerek percre hangolni a startidőt. A legnagyobb durranás számomra a harmadik gomb megnyomásával aktiválódik. Ezt az órát bárhol gyárthatnák, de egy dolog nagyon hiányozna belőle: egy profi Suunto compass. Nem az óraszíjra integrált iránytűről beszélek – libella buborékkal –, hogy megkönnyítse a vízszintes sík megtalálását, hanem egy valódi 3D-s compassról, amelyik billegve, hullámverésben is képes a folyamatos numerikus irányadat kijelzésére. Na, ez az óra ezt tudja! Éjjel a Kékszalagon, a keszthelyi bóját véve, amikor a szembejövő hajók pozíciófényei miatt nem egyértelműek a parti pozíciók, csak egy gombnyomás, és már tudjuk a helyes irányt. Irány finnül? Suunto!

EGY MUTATÓS DIGITÁLIS...  
**SUUNTO VENTUS**



- RACE TIMER
- 3D COMPASS
- BAROMÉTER

...ÖLTÖNYBARÁT HAJÓS ÓRA VITORLÁZÓKNAK

**A SUUNTO ELEMENTUM CSALAD PREMIUM ORAI**



BŰVÁR: AQUA

OUTDOOR: TERRA

VITORLÁZÁS: VENTUS

PORTHOLE KÁRTYA  
KEDVEZMÉNY 10%  
A MINTABOLTBAN



**SARKCSILLAG mintaterem**  
1034 Bp. Bécsi út 98.  
[www.suuntoorak.hu](http://www.suuntoorak.hu)

## VILÁGÍTÁSTECHNIKA

**Ledek a hajózásban**

A led szó hallatán a legtöbb embernek a hosszú élettartam és a kis fogyasztás jut eszébe. Mindkettő nagyon csábító a hajós számára, de a kérdés sajnos nem ennyire egyszerű. A következőkben be szeretném mutatni a led alkalmazásával kapcsolatos legfontosabb tudnivalókat.

Hasonlítsuk össze a világító diódát a hagyományos fényforrásokkal! Talán a legnagyobb előny az, hogy az izzólámpához – sőt szinte minden más világító eszközhöz képest is – jóval nagyobb hatásfokkal állít elő fényt. Ugyanakkora fény esetén akár tizede is lehet a led áramfelvétele, ami például akkumulátoros üzem esetén tízszeres üzemidőt jelent.

A led élettartama nagyságrendekkel nagyobb az izzólámpáénál. A hagyományos izzószálas lámpák legfeljebb egy-két ezer órát világítanak. Ehhez képest a led 25 ezertől akár 200 ezer órát is meghaladó üzemidőt tudnak. Ezzel a hatalmas óraszámval kapcsolatban nem szabad megfeledkezni pár dologról. Egyrészt a legtöbb ledes lámpa nemcsak magát a világító diódát tartalmazza, hanem van benne elektronika és a ledet tartó mechanikai szerelvény. Adott esetben ezek jóval hamarabb tönkremehetnek. Másrészt a led ritkán „égnek ki”, inkább folyamatosan csökken a fényerejük. Rendszerint az élettartamukat sem a teljes tönkremenetellel, hanem a fényerő adott szint (70%) alá csökkenésével definiálják, bár egységes mérés mód nincs. Harmadrészt a led élettartamát nagyban befolyásolják az üzemeltetési körülmények, túlzott meleg vagy túlterhelés gyors tönkremenetelhez vezethet. Előny viszont, hogy szinte minden ledes világítótest több (akár 20-40 darab) diódából áll, tehát ha egy mégis tönkremegy, az vi-

szonylag kis hatással van a teljes lámpára.

Az izzólámpa fénykibocsátása a térben nagyrészt egyenletes, míg a led fénye sokkal irányítottabb. Ennek következménye, hogy a leghatékonyabb működés akkor érhető el, ha kifejezetten led számára tervezett lámpatesteket használunk. Ezek általában nem tartalmaznak tükröt, mivel az irányított fény elérhető a

készítettek a ledes megfelelőjét, a hasonló fénykibocsátást rendszerint több led megfelelő térbeli elhelyezésével érik el. Nem szabad elfelejteni, hogy fontos különbség van a led és a hagyományos fényforrások fénye között. Az izzólámpák fénye folytonos spektrumú, hasonlít a napsugárzásra. A fehér led ezal szemben ritkán bocsájtanak ki tiszta fényt. Ez gondot jelenthet egyes alkal-



ledek megfelelő elhelyezésével. Például egy előlrol-oldalról látható ledes navigációs fény csak ebbe az irányba mutató ledeket tartalmaz, ezzel szemben az izzólámpa „rossz irányba” vetülő fényét tükrökkel kell visszaterelni, ami fényvesztést okoz.

Ebből viszont az is következik, hogy izzólámpás lámpatestben csak kompromisszumok árán használhatunk fénydiódákat. Szinte minden létező izzófajtának el-

mazásokban. Például hagyományos izzólámpához tervezett navigációs lámpába fehér (főleg hideg fehér) ledet rakva a zöld fény inkább kék lesz, a piros pedig alig fog látszani. Itt megoldást jelenthet a meleg fehér alkalmazása, vagy a megfelelő színű led használata. Általában célszerű piros burába piros, zöldbe zöld ledet tenni, sokkal jobb a láthatósága és a hatásfoka. Kétszínű burához is létezik olyan égő, amelynek egyik felén pi-

ros, a másikon zöld színű ledek vannak. Ezzel kapcsolatban sokat vitatott kérdés, hogy legális-e a ledek használata navigációs fényekben. Közlekedési hatóság legyen a talpán, aki ezt eldönti! Az nyilvánvaló, hogy az eleve ledekkel ellátott fényekkel nincs gond (azon kívül, hogy áruk talán indokolatlanul magasabb a hagyományos fényeknél). Az izzólámpák helyett betehető ledek esetében viszont már kérdéses a helyzet, a legtöbb kereskedő elintézi azzal a kitételrel, hogy mindenki saját felelősségére használja.

Ha szigorúan vesszük a jogszabályokat, a HSz I-4 melléklete (vagy tengerre a Colregs) meglehetősen egzaktul, színkoordinátákkal definiálja a használható színeket, s ezt valóban nem biztos, hogy ilyen esetben teljesíti a lámpa. Ezzel persze szemben áll az a praktikus tény, hogy a led üzembiztosabb, nagyobb fényerejű és akkukímélőbb, mint a hagyományos fény.



Ha izzólámpánkat szeretnénk ledre cserélni, számtalan változat közül választhatunk. Mire figyeljünk a ledes „izzó” kiválasztásakor és használatakor?

A led – ahogy a neve is mutatja – dióda, azaz egyenirányító. Csak akkor működik, ha megfelelő polaritással kapcsoljuk rá az áramot. A működés közben rajta eső feszültség jó közelítéssel állandó, függetlenül a rajta átfolyó áram erősségétől. Ennek egy fontos következménye, hogy kor-

látozni kell az áramot, különben az eszköz tönkremegy. Ezt legegyszerűbben és legolcsóbban egy ellenállással lehet megtenni. Ennek két nagy hátránya van, ami főleg a nagy teljesítményű világítási ledeknél jelentős. Egyrészt a tápfeszültségtől függ a led árama, így a fényereje. Másrészt az ellenálláson jelentős teljesítmény válik hővé. Az utóbbi a hatásfokot csökkenti és pont a ledek kis fogyasztásának előnyét rontja, de hűtési gondot is okozhat. Az előbbi nem jelent problémát stabil tápfeszültség esetében, de egy hajón az akkumulátorok töltöttségétől, a bekapcsolt fogyasztóktól függően a feszültség akár 10 és 15 volt között ingadozhat. A fényerő ettől nagyon zavaróan fog változni, és előfordulhat, hogy aluméretezett ellenállás esetén nagyobb feszültségnél a led túlterhelődik, ami gyors tönkremeneteléhez vezet. Hogyan lehet javítani ezen a helyzeten? Az egyszerűbb megoldás: stabilizált tápfeszültség használata – ez

viszont még nem oldja meg a hatásfok-problémát. Az igazi megoldás a konstans áramú táplálás, ami egy kapcsolóüzemű tápegység segítségével állandó árammal táplálja a ledeket. Ez biztosítja, hogy széles feszültséghatárok között egyenletes fényt kapjunk, a túlterhelés kizárása pedig hosszú üzemidőt garantál. Miről ismerhetjük fel a tápellátási módot? Ha rá van írva, akkor triviális, de nem mindig tüntetik fel. Egyszerű mód a döntésre a megadott táp-

feszültség vizsgálata. Az előtét-ellenállás esetében rendszerint szűk üzemi tartományt (pl. 10-14 V vagy simán 12 V) adnak meg. Konstans áramú eszközök ennél jóval szélesebb határok között (rendszerint 10-30 V, vagy még több) működnek. Általában nem polaritás-érzékenyek, azaz bárhogy betehetők a foglalatba. Az ellenállásos fajták azonban igénylik, hogy a foglalat a megfelelő polaritással legyen bekötve, ez adott esetben a vezetékek felcserélését igényli. A konstans áramúak ára viszont nagyobb, gyakran két-háromszoros – mivel azonban szinte örök életű eszközt veszünk, ez talán kevésbé befolyásoló tényező.

Az alacsony áramfelvétel okozhat egy kis problémát. Komoly hajókon elektronika figyel a navigációs fények működését, és riaszt, ha kiég egy lámpa. Főleg a régebbi figyelőelektronikák csak a nagy áramfelvételű izzólámpákra voltak felkészítve, és a ledek kis áramfelvételét úgy érzékelik, mintha kiégett volna az izzó. Ezért ha ilyen elektronikánk van, célszerű először próbát tenni.

Természetesen nemcsak a tápellátás érdekes, legalább ilyen fontos a lámpa felépítése. Gyatra kivitel esetében számíthatunk korrózióra, törésre, érintkezési hibára. Különösen a horgonyfény esetében – hacsak nem érzünk hatalmas vonzalmat a rendszeres árbocmászás iránt, – válaszszunk olyan masszív, fémházas eszközöket, amelyek bírják a mostoha körülményeket. Új szerelésnél pedig eleve ledes fényeket érdemes választani, még akkor is, ha kicsit többbe kerülnek.

Nyilvánvaló, hogy a ledeket szinte a hajósok számára teremtették, energiafelhasználásban, megbízhatóságban ideálisak. Nagy összegben mernék fogadni, hogy néhány éven belül szinte csak ledes fényeket lehet majd kapni. Ha jó minőségű, megbízható eszközöket választunk, ugrásszerűen megnő az akkumulátorok üzemideje, és soha többé nem kell kémlelnünk, hogy kiégett-e valamelyik fény.

**Szigeti Szabolcs**



ÁTKELÉS A PANAMA-CSATORNÁN

## Vitorlás kalandozás a Csendes-óceánon Méder Áronnal

Panama 50 km keskeny ország. A két óceánt a Chagres folyó és a Gatún-tavat is magába foglaló mesterséges csatorna köti össze, melyet a tenger szintje felett 27 méterrel építettek meg. Ennek oka, hogy így csupán 15 kilométeren kellett csatornát vágni a földbe, a folyónak pedig van akkora vízhozama, hogy a tavat fenn tudja tartani. A szintkülönbséget gáttakkal és emelőművekkel (zsilipekkel) küzdik le, mely külön érdekességet jelent az áthaladó hajóknak. A csatorna 130 méter széles: a „kétsávos” vízi úton nappal az Atlanti-óceánból mennek a hajók a Csendesbe, éjszaka visszafelé. Az első hajó 1914. augusztus 15-én haladt át a csatornán – mára évente közel 13 000 átkelést regisztrálnak.

A Gatún a csatorna jelentős részét kitevő, 432 km<sup>2</sup> kiterjedésű mesterséges tó, mely építése után évtizedekig a világ legnagyobbja volt. Nemcsak tározóként működik, mely a csatorna mindhárom zsilipjét ellátja vízzel, de egyben a világ egyik leghíresebb ökoturisztikai paradicsoma is. Hatalmas óceánjárók, luxushajók és kisebb vitorlások tömörülnek össze itt. A tó feltöltése óta egy speciális ökoszisztéma alakult ki, mely több száz madárfajnak, hüllőnek és emlősnek ad otthont, melyek többnyire a Gatún kisebb-nagyobb szigetein élnek. Ezek a szigetek tulajdonképp valaha volt hegyek csúcsai, a csatorna építése előtt ugyanis mély völgyekkel szabdalta magas hegylancok húzódtak itt. A feltöltés után létrejövő biodiverzitás olyannyira egyedülálló, hogy nemzetközi támogatással külön biológiai kutatóállomást is építettek a Barro Colorado szigeten. A Gatún-tavat körülvevő esőerdőnek hatalmas szerep jut a vízutánpótlásban, ugyanis az erdő az esővizet felszívja, majd a kopár lejtőkön fokozatosan a tóba engedi.

Jamaicából Áron négynapos, folyamatos vitorlázással egyedül hozta át a hajót. Május 2-án érkezett meg Colon város Shelter Marinájába, ahol rekordidő alatt, már másnapra elintézte a hajó felvételét az átkelésre. Az inspektor kijött, lemérte a Lullaby szélességét és hosszát, megnézte a fontosabb felszereléseket, majd adott egy nyolc nappal későbbi dátumot az átkelésre. Itt, a kikötőben találkoztunk egy kedves magyar kapitánnyal, Constantinnal is, aki egy 36 lábás hajót vitt fel L.A.-be.

A várakozás alatt bevitortláztuk a San-Blas szigetecsoport egy részét. A 340 kis sziget némelyikén csak három pálmafa áll. Csodálatos volt látni, hogy élnek még ősi kultúrájukat és szokásaikat őrző indiánok.

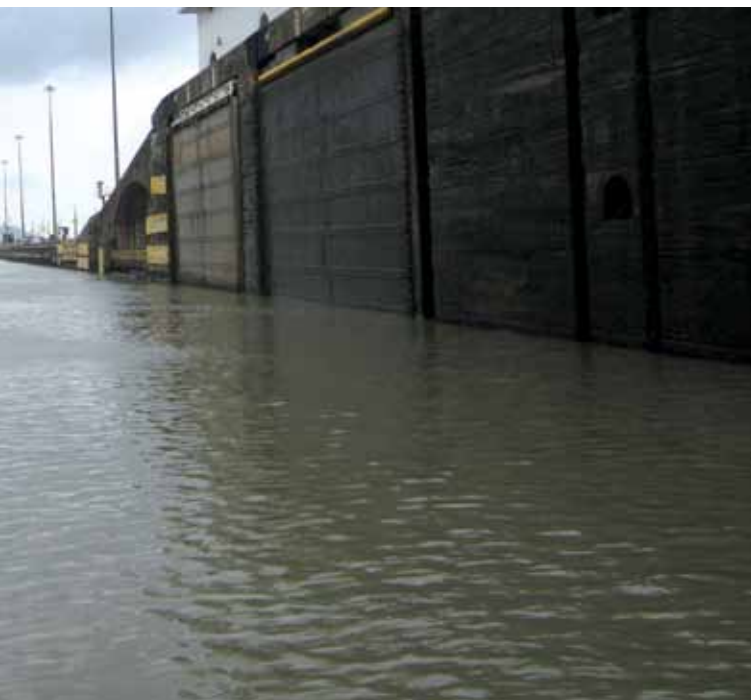


Kunyhókban laknak, fa kenekkel közlekednek, némelyikhez kezdetleges vitorlájuk is van. Néhány évvel ezelőtt pedig még a kókuszdió volt a hivatalos fizetőeszközük... Sznorkereztünk a kristálytisza vízben, az indiánoktól vettünk halat és langusztát, a gyerekeknek pedig kekszetek ajándékoztunk.

Az átkeléshez a kapitányon kívül négy kötélkezelő kell. Ezért megkértem a szintén a kikötőben álló kedves – földkerülő! – olasz párt, hogy töltsenek el velünk két napot a fedélzeten. Igazán jó ötletnek bizonyult a vendégfogadás! Május 11-én délután 15:30-ra kiálltunk a 17-es bójához felvenni az inspektorunkat, és elindultunk a csatorna felé. A három összekötött vitorlás közepén egy katamarán volt, mi a jobb oldalra kerültünk. Hihetetlen érzés volt látni, ahogy az óriás vaskapu kinyílt előttünk. Bementünk, a két szélső hajó kikötözte magát a csatorna falához úgy, hogy a vízszint-emelkedésnél utána tudjunk húzni a kötélinek. Ekkor becsukták mögöttünk a kaput, és 15 perc alatt 9 méterrel emelték meg alattunk a vizet, ami örvénylett a nagy nyomás hatására. Mikor felemelkedtünk, nyílt a kapu, és a második csatornába léptünk. A technika ugyanaz volt, akárcsak a harmadikban. 19 óra magasságában a Gatún-tóban találtuk magunkat.

Némi motorozás után hozzákötöttünk egy óriás bójához, és bár lubicolós kedvünk volt, inkább nem mártóztunk meg, mert a tóban sűrűn úszkálnak a krokodilok. Estére a többi hajóról is átjött a legénység, és hirtelen egy nemzetközi – olasz, dán, amerikai, magyar – parti alakult ki. Nagyon jól éreztük magunkat az éjszaka folyamán.

Másnap reggel 6.30-kor indultunk át a tavon. Öt órán át motoroztunk a következő zsilipig. Útközben megfigyelhettük a kotróhajókat, melyek



segítségével nagy erővel szélesítik a zsilipet. Az előttünk álló három emelő értelemszerűen lefelé engedett minket, háromszor kilenc méterrel. Megismételve az előző napi jól begyakorolt eljárást, gyorsan átjutottunk – a Csendes-óceánra való érkezést egy welcome drinkkel ünnepeltük. Nagy forgalomban, bóják között hajóztunk át az Amerikai-híd alatt, és lehorgonyoztunk Balboában.

Az utóbbi öt napban felkészítettük a Lullabyt a Csendes-óceánra. Holnap indulunk a Las Perlas szigeteken érintésével Ecuadorba, ahol az algagátlózás miatt kitaruzzuk a hajót. Új-Zélandig még sok trópusi szigeten (Galapagos, Cook-szigetek, Samoa, Tonga, Fidzsi) megállunk túrákat tenni.

Váltott legénységgel vitorlázunk: bizonyos szakaszokra még lehet jelentkezni. Az elkövetkezendő hét hónapban 10 600 mérföld áll a Lullaby és Áron előtt. Az egyes szakaszok élményeiről e helyen is beszámolunk majd.

**Bólya Mercedes, Panamacity**



## VISSZAFOGOTT ÉRDEKLŐDÉS **Balaton Boat 2011.**

Az úgy volt, hogy Viszkei Andris barátom – aki a Balaton Boat főtámogatója is egyben – megkérdezte: lennék-e szíves segítő kezét nyújtani egy hajó kiállításra szállításában? Szíves voltam, mert egy kis vitorlázást mindig szívesen beszorítok a naptáramba... Az indulás pillanatában aztán kiderült: egy vadiúj 265-ös Wia az utaztatás tárgya – egy elektromos hajó. Nem mutattam csalódást, annál is inkább, mivel a tó tükörsima vizén ideális opció a villanyhajó, másrészt egy négyhajós flotában különben is vidámabb az utazás. A kis T-top szerű tető alatt kelle-



mesen telt az idő: 5-6 csomós utazósebesség mellett Kenesétől Lelléig az energiakészlet alig több mint 40 százalékát használtam el. Meglepő, hogy ha egymás közelébe kerültünk, még beszélgetni is tudtunk - a legnagyobb zajt a víz csobogása keltette.

Lellére érve nem bírtam ellenállni a BL kikötő csábító közelségének, s a tiltó tábla ellenére behajóztam. Egészen szürreális képet mutat egy üres kikötő május közepén, amikor máshol már tetőfokán a szezon, a nyüzsgés. Hamar elő is került egy őrszemély, és udvariasan felhívta a figyelmet, hogy ez nem az a hely, ahol szívesen látnak.

A kiállítás, úgy tűnik, idén megússza a durva viharok és áztató esők elretentő kalandját, az első napok mégis igencsak visszafogott érdeklődésről tanúskodtak. A 77 kiállító a gazdasági helyzet tükrében némi optimizmusra adott okot, legalábbis ezt sugallták a rendező BH Zrt. képviselői a megnyitón elmondott beszédekben. A város polgármestere, Kenéz István azonban már csalódásának adott hangot a látogatók számának visszaesése miatt. A főtámogató bizakodóbbnak mutatkozott – erre persze minden oka megvolt, hiszen láthatóan az elektrohajók piacát kevésbé vetette vissza az általános pénztelenség. A visszafogott kiállítói jelenlét ellenére a nagyok éltek a lehetőséggel. A Bavaria látványfőlénye elsősorban a többiek óvatosabb megjelené-



sének köszönhető, mivel semmit sem változtatott a tavalyi felhozatalán. A Jeanneau 50 lábás DS-e a balatoni körülmények között igazi látványosság, már csak emiatt is érdemes kilátogatni. A Hanse-től bátrabb kiállást vártam, annak ismeretében, hogy az utóbbi időben több 400-as modellt is értékesítettek. A kiállított 320-as nem tükrözi teljes körűen a márka értékeit.

G.A.



## Óvodából a konyhába!

A krumplileves az legyen krumplileves! – mondta a megboldogult Hofi Géza, idézve hajdani vezérünket, a Kádár család János fiát. Amikor meghalljuk ezt a szót, hogy „krumplileves”, talán legtöbbszörünknek egy már-már unalmas, nagy kulináris örömeiket és meglepetéseket még nyomokban sem tartalmazó dolog jut eszébe. Jómagam azt

vallom, hogy ennek nem kell így lennie. Ezek az oldalakon már többször öltöztetem új ruhába néhány lassan elfeledett, méltánytalanul hanyagolt fogást, és most is ezt fogom tenni, mert véleményem szerint az egyszerűbb is lehet több, ha odafigyeléssel és szeretettel készítjük. A burgonya talán a második legelterjedtebb dolog a világon. A mobiltelefont neki sem sikerült megelőznie... Szóval a krumpli! Lehet leves, salá-

ta, köretek sokasága, főétel, desszert, sórító adalék, mint keményítő – és végül, de nem utolsósorban krumplinyomda a felnövő óvodás generációk számára, mely ez esetben a kez ügyességet is fejleszti. Ebből a csokorból én a levest választottam, melyet újratöltünk, újra-élesztünk – remélem, több frissességgel, mint amit egy újraélesztett Illés- Omega-vagy Metro-koncert tartogat.

### Burgonyaleves kókusszal-tejszínnel, füstölt hallal

#### Hozzávalók:

- Burgonya: **1 kg**
- Csemegehagyma: **1 db**
- Kókusztej: **0,2 l**
- Kókuszreszelék: **0,05 kg**
- Főzőtejszín: **0,3 l**
- Só, bors, citromhéj
- Füstölt lazac: **0,2 kg**
- Olaj: **0,1 l**
- Friss gyömbér: **1 kk**



*A megtisztított, apróra vágott burgonyát az olajon lepároljuk a hagymával és a reszeléssel. együtt, majd felöntjük kókusztejjel és tejszínnel. Reszelt citrom héjával és az aprított gyömbérrel frissítjük, készre főzzük. Tálaláskor füstölt lazaccal vagy friss korianderlevelekkel gazdagíthatjuk.*

Tehát a burgonya, mint élelmiszer lehet igazán különleges résztvevője étkezéseinknek, hiszen sokszínű felhasználhatósága mellett magas ásványianyag-tartalma is igazán értékessé teszi. Ha pedig levesünk elfogyasztása után még nem elégedtünk meg a burgonya adta lehetőségekkel, akkor egy kis konyhakés segítségével a félbevágott burgonyába tetszőleges mintát faragva irány az óvoda...

Jóízű üdvözlettel: **Kocsis Bálint** Konyhafőnök [www.bfyc.hu](http://www.bfyc.hu)

## Szoba kilátással

A Horvátországban szállást kínáló szobák, apartmanok, villák és magánházak mindegyikéből lélegzetelállító és álmodozásra csábító kilátás nyílik. Képzeld el, hogy madárcsicsergésre, levélsusogásra és a reggeli ködpáran átsejülő csodás fényre ébred, miközben a levegőt a délszaki növényzet illata lenni be és a távolból szelíd harangszó hallik.

Horvátország. Jól hangzik.

[www.horvatorszag.hr](http://www.horvatorszag.hr)

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT
Várjátékok	Szigliget	Szigligeti vár	2011.05.01-2011.08.31.
Balaton Classic Ramada Grand Prix - Veterán Autótalálkozó	Balatonalmádi	Több helyszínen	2011.06.04
VI. Piroskereszt-túra	Vonyarcvashegy		2011.06.04
Strand és Szezonnyitó	Vonyarcvashegy	Balaton-part	2011.06.04
Tour de Pelso	Siófok	Balaton-part	2011.06.04
Keszthely Város Napja	Keszthely	Több helyszínen	2011.06.04-2011.06.05.
Terelőkutya-bajnokság	BFNP	Salföld, Major	2011.06.04-2011.06.05.
Családbarát hétvége a strandon	Balatonyörök	Strand	2011.06.04-2011.08.07.
Keszthelyi Kilométerek Maraton, Félmarton	Keszthely	Keszthely, Fő tér	2011.06.05
12. Nemzetközi Harley-Davidson Fesztivál	Alsóörs	Alsóörs, Európa Kemping	2011.06.08.-2011.06.12.
Off-Road Fesztivál	Somogybabod		2011.06.10-2011.06.12.
Balaton Szezonnyitó	Siófok	Rózsakert	2011.06.10-2011.06.13.
Pütkösi Fesztivál	Hévíz	Deák Ferenc tér	2011.06.10-2011.06.13.
Balaton7	Balaton-szerTE	Balaton régió	2011.06.10-2011.06.19.
Boglár-Lelle Átúszás	Balatonlelle		2011.06.11
VIII. Lovaskavalkád	Balatonalmádi,	Vörösberényi Általános Iskola	2011.06.11
Évadnyitó Balatonkoszorúzás	Balatonszepezd	Központi Strand	2011.06.11
Kéknyelű Virágzás Ünnepe	Badacsony	Badacsonyi pincék, Badacsony Díszter	2011.06.11-2011.06.13.
Pütkösd - Fiala Művészek Fesztiválja	Badacsony	Díszter, Szegedy Róza-ház	2011.06.11-2011.06.13.
Nemzetközi Strandkézilabda Torna	Vonyarcvashegy	Balaton part	2011.06.11-2011.06.12.
Várfesztivál	Szigliget	Szigligeti vár	2011.06.11-2011.06.13.
XV. Méta Fesztivál	Balatonboglár	Urányi János Sport és Szabadidőközpont	2011.06.11-2011.06.13.
Balaton Pütkösi Kerülés	Balatonalmádi	Balaton Bringakörút	2011.06.11-2011.06.13.
Pütkösd	Fonyód	Dísz tér	2011.06.11-2011.06.13.
Pütkösi Szezonnyitó	Gyenesdiás		2011.06.11-2011.06.13.
VIII. Tátorján Fesztivál	Balatonkenese	Kultúra Háza	2011.06.11-2011.06.13.
Pütkösi Szezonnyitó Napok	Balatonyörök	Móló melletti sétány	2011.06.11-2011.06.13.
Pütkösi piknik	Zalakaros	Dísz tér	2011.06.12
Lellei Marathon Úszóváltó	Balatonlelle	Balaton	2011.06.12
Balatonföldvári Pütkösdőlő és Földvár Napja	Balatonföldvár	Kikötő, Fesztivál tér	2011.06.12-2011.06.13.
Díjugratás és búcsú	Lovas	Millenniumi Park, N. Gy. Galéria	2011.06.13
8.Nemzetközi Sirály Táncfesztivál	Balatonfüred	Kisfaludy színpad, Balaton Szabadidő és Konferencia Központ	2011.06.16-2011.06.19.
II. Lakodalmas Rendezvény és Rétes Napok	Révfülöp	Vakáció Tábor	2011.06.17-2011.06.19.

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT
Balatour	Balatonlelle		2011.06.18
Zánkavics Nap	Zánka	Zánkai GYIC	2011.06.18
II. Római-kori Vígasságok	Balatonyörök	Szépki látó, Római forrás	2011.06.18
Magyar Nemzeti Parkok Hete	BFNP	BFNP helyszínei	2011.06.18-2011.06.26.
Családi Vakáció Kezdő Bringatúra	Balatonalmádi, Siófok	Balaton Bringakörút	2011.06.18
Fonyódi Júniális, Várhegyi kilátó avatása	Fonyód	Várhegyi kilátó	2011.06.18
Szentháromság-napi hegyi búcsú	Szigliget	Kikötő melletti park	2011.06.18
Gitárfesztivál	Balatonfüred	Kisfaludy Színpad	2011.06.18-2011.06.26.
III. Zánkai Gyerek Lovasnap	Zánka	Zánkai GYIC	2011.06.19
Magyar Nemzeti Parkok Hete – Csodabogyós-barlang	BFNP	Balatonederics	2011.06.20
Almádi strandátúzás	Balatonalmádi	Balaton	2011.06.21
Magyar Nemzeti Parkok Hete - Orchidea túra	BFNP	Gyenesdiás	2011.06.22
Balaton Bike Fest	Balatonfüred	Balatonfüred - Tihany	2011.06.22.-2011.06.26
Balaton Hal és Borünnep	Balatonfüred, Csopak,		2011.06.23.-2011.06.26
Siófoki Sörfesztivál	Siófok	Rózsakert	2011.06.23.-2011.06.26
Nemzetközi Fogathajtó Verseny	Zánka	Zánkai GYIC	2011.06.23.-2011.06.26
Magyar Nemzeti Parkok Hete – Denevérek hálózása	BFNP	Balatonyörök, Szépki látó	2011.06.23
Szent Iván-napi Tűzgrás	Balatonboglár	Művelődési ház udvara	2011.06.23
Szent Iván-éji időutazás	Zamárdi	Katolikus Plébániatemplom	2011.06.24
Magyar Nemzeti Parkok Hete – Cinege túra	BFNP	Szent György-hegy	2011.06.24
Péter Pál-napi Vigadalom	Balatonalmádi	Balaton-part	2011.06.24
Szent Iván-éj	Balatonalmádi	Szent Erzsébet Liget, Öregpark	2011.06.24
III. Zánkai Lovas Fesztivál	Zánka	Zánkai GYIC	2011.06.24-2011.06.25.
III. Révfülöpi Vincellér Napok	Révfülöp	Fülöp-kert	2011.06.24-2011.07.27.
Zenés szombat esték Szigliget várában	Szigliget	Szigligeti vár	2011.06.25-2011.07.30.
Levendula Fesztivál	BFNP	Tihanyi-félsziget, Belső-tó	2011.06.25
Almádi Strandátúzás	Balatonalmádi	Budatava strand - Yacht Camping	2011.06.25
Esti Félmárathon	Balatonalmádi	Balaton Bringakörút	2011.06.25
Fehér Szalag-NJL Nagydíj	Balatonfüred	Balaton keleti medence	2011.06.25
Olaszrizling Éjszakája	Csopak	A résztvevő pincék	2011.06.25
Szent Iván éji piknik	Balatonyörök	Erdei szalonnasütő	2011.06.25
10. Duda Ünnepe	Alsóörs	Balaton-part, móló	2011.06.25
Amatőr Kettesfogathajtó Verseny	Balatonföldvár	Magaspart (Balatonszentgyörgyi út)	2011.06.25
II. Lábdiegyi Halászléfőző Vígasság	Badacsonytördemic	Strand	2011.06.25



RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT
<b>Süss fel Nap! négyhétvéges családi rendezvénysorozat</b>	Gyenesdiás	<b>Több helyszínen</b>	<b>2011.06.25-2011.07.17.</b>
<b>Népdalkörök-Néptáncsoportok Találkozója</b>	Balatonkeresztúr	<b>Szent István tér, (rossz idő esetén Bene Ferenc Sportcsarnok)</b>	<b>2011.06.25</b>
<b>Fűzfői Átúszás</b>	Balatonfűzfő, Balatonalmádi	<b>Balaton</b>	<b>2011.06.26</b>
<b>TérZene Fesztivál</b>	Balatonföldvár	<b>Jubileumi tér, Fesztivál tér</b>	<b>2011.06.29-2011.07.02.</b>
<b>Panoráma Világtalálkozó</b>	Zánka	<b>Zánkai GYIC</b>	<b>2011.06.30-2011.07.03.</b>
<b>Térítéses túra a Kovácsi-hegyen</b>	BFNP	<b>Zalaszántó</b>	<b>2011.06.30-2011.08.25.</b>

A programokkal kapcsolatos további információk elérhetők Portálunkon: [www.porthole.hu](http://www.porthole.hu)

## Kikötődíjak az Adrián

Elkerülhetetlenül közeledik 2011 nyara. Az Adriai vitorlázás továbbra is kitüntetett célja több ezer honfitársunknak. Nem árt azonban, ha tisztában vagyunk, milyen költségekkel jár egy-egy kikötés. Stréda Zsófi és a charterinfo.hu segítségünkre sietett, az alábbi hasznos összeállítással.

MARINA		KOOR. N E		NAPI ÁRAK / HAJÓHOSSZ M						FELÁR		WEB CÍM
HELY	NÉV	SZÉLESSÉG	HOSSZÚSÁG	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	MÉRTÉK (1)	IDŐSZAK (2)	
Umag	ACI	45-26,02	13-31,00	52	56	59	64	69	76	15%	07.01-08.31	<a href="http://www.aci-club.hr">www.aci-club.hr</a>
Novigrad	Nautica	45-19,00	13-34,00	52	55	58	60	65	70	víz + áram!		<a href="http://www.nauticahotels.com">www.nauticahotels.com</a>
Porec	Cervar Porat	45-16,30	13-36,04	35/39	38/42	40/46	43/48	47/55	51/58	09.01-06.30	07.01-08.31	<a href="http://www.plavalaguna.hr">www.plavalaguna.hr</a>
Porec	Porec	45-13,30	13-36,00	52	60	64	66	70	72			<a href="http://www.marinaporec.com">www.marinaporec.com</a>
Porec	Parentium	45-12,30	13-35,40	41/47	44/51	48/57	51/61	55/67	58/71	09.01-06.30	07.01-08.31	<a href="http://www.plavalaguna.hr">www.plavalaguna.hr</a>
Funtana	Funtana	45-10,59	16-35,85	38	41	45	48	52	57	10%	07.01-08.31	<a href="http://www.montraker.hr">www.montraker.hr</a>
Vrsar	Vrsar	45-09,12	13-36,06	47/55	51/61	55/64	61/69	66/75	72/83	09.01-06.30	07.01-08.31	<a href="http://www.montraker.hr">www.montraker.hr</a>
Rovinj	ACI	45-04,06	13-38,04	52	56	59	64	69	83	15%	07.01-08.31	<a href="http://www.aci-club.hr">www.aci-club.hr</a>
Pula	ACI	44-52,6	13-50,0	45	48	52	56	60	65	15%	07.01-08.31	<a href="http://www.aci-club.hr">www.aci-club.hr</a>
Pula	Veruda	44-50,4	13-50,3	46	52	56	63	69	72			<a href="http://www.marina-veruda.hr">www.marina-veruda.hr</a>
Pula / Pomer	ACI	44-49	13-54	45	48	52	56	60	65	15%	07.01-08.31	<a href="http://www.aci-club.hr">www.aci-club.hr</a>
Opatija Icici	ACI	45-19,0	14-17,7	52	55	59	63	68	75	10%	07.01-08.31	<a href="http://www.aci-club.hr">www.aci-club.hr</a>
Opatija	Admiral á2010	45-19,6	14-18,4	38	42	46	49	54	57	10%	07.01-08.31	<a href="http://www.liburnia.hr">www.liburnia.hr</a>
Cres	ACI	44-57	14-24	45	48	52	56	60	65	15%	07.01-08.31	<a href="http://www.aci-club.hr">www.aci-club.hr</a>
Punat	Punat	45-01,3	14-37,6	39/56	42/60	46/66	49/70	56/84	64/91	09.01-06.30	07.01-08.31	<a href="http://www.marina-punat.hr">www.marina-punat.hr</a>

MARINA		KOOR. N E		NAPI ÁRAK / HAJÓHOSSZ M					FELÁR		WEB CÍM	
HELY	NÉV	SZÉLESSÉG	HOSSZÚSÁG	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	MÉRTÉK I1		ID SZAK (I2)
Rab / SupetD	ACI	44-48,2	14-43,8	45	48	52	56	60	65	5%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Rab	ACI	44-54,4	14-46,0	45	48	52	56	60	65	15%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Mali Losinj	Mali Losinj	44-32,6	14-28,0	43	47	50	51	54	58	-		marina@ri.t-com.hr
Mali Losinj	Losinj	44-32-43	14-27-29	42/53	47/58	49/63	53/67	56/70	63/86	09.01-06.30	07.01-08.31	www.marinalosinj.com
Pag/Kolan	Šimuni	44-28	15-58	45	48	52	56	60	65	5%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Zadar	Borik	44-28	14-58	55	60	65	70	75	80			www.marinaborik.hr
Zadar	Tanker-comerz	44-07,54	15-12,36	50	55	60	65	70	75			www.marinazadar.com
Dugi Otok	Veli Rat	44-08	14-50	286	312	338	364	390	416	HRK-ban!!	+ víz + áram!	www.cromarina.com
Suto-miscica/	Olive Island	44-05-44	15-10-32	47	50	53	56	60	65			www.oliveislandmarna.com
Preko / Ugljan	Preko	44-00,49	15-11,6	46	53	59	65	74	83			www.marinapreko.com
Sukosan	Dalmacija	44-03	15-18	50	55	60	65	70	75			www.marinadalmacija.hr
Veli Iž	Veli Iž	44-03-05	14-06-35	47	51	56	63	67	71			-
Biograd	Kornati	43-55-30	15-26-32	47	52	56	62	67	70			www.marinakornati.com
Biograd	Šangulin	43-55-30	15-26-32	47	51	55	60	65	-			www.sangulin.hr
Žut	ACI Žut	43-53,2	15-17,4	50	54	57	62	70	78	15%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Piškerica	ACI Piškera	43-45,6	15-21,2	50	54	57	62	70	78	15%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Murter / Betina	Betina	46-59-06	15-36-04	40	45	50	55	60	65			www.marina-betina.hr
Murter Murter	Hramina	43-49-37	15-26-18	55 / 61		64 / 72		82 / 89		06.01-09.30 /		www.marina-hramina.hr
Murter Jezera	ACI Jezera	43-47,1	15-39,2	53	57	60	65	74	82	15%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Tribunj	Tribunj	43-45	15-45	50	57	60	63	66	88	50%	07.01-08.31	www.marina-tribunj.com

MARINA		KOOR. N E		NAPI ÁRAK / HAJÓHOSSZ M						FELÁR		WEB CÍM
HELY	NÉV	SZÉLESSÉG	HOSSZÚSÁG	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	MÉRTÉK (1)	IDŐSZAK (12)	
Vodice	ACI Vodice	43-45,2	15-47,0	53	57	60	65	74	82	10%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Skradin	ACI Skradin	43-49,0	15-55,6	53	57	60	65	74	82	10%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Sibenik	Mandalina	43-43,0	15-54,3	56	56	66	72	78	92			www.igy-mandalina.com
Sibenik	Solaris	43-42	15-53-20	47	55	65	80	-	-			www.solaris.hr
Primosten	Kremik	43-34-02	15-50-06	42	45	49	52	54	59			www.marina-kremik.hr
Rogoznica	Frapa	43-31	15-58	51/66	57/73	60/80	63/83	66/88	72/100	06.01-09.30 /		www.marinafrapa.com
Marina (Trogir)	Agana	43-30,6	16-07	46	48	52	58	63	69			www.marina-agana.hr
Trogir	ACI Trogir	43-30,8	16-15,2	53	57	60	65	74	82	15%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Trogir/Seget	YC Seget	43-31	16-14	56	64	71	56	80	90			www.cromarina.com
Kastel Gomilica	Kastela	43-32,7	16-24,4	49	51	56	62	68	77			www.marina-kastela.com
Split	ACI Spli	43-31,1	16-26,0	56	60	65	69	81	90	10% /20%	06,09/07,08	www.aci-club.hr
Podstrana	Lav	43-29	16-32	60	70	75	82	92	99			www.marinalav.hr
Baška Voda	Baška Voda	43-21	16-56	43	46	50	55	59	63			www.cromarina.com
Milna / Brac	ACI Milna	43-19,6	16-27,0	50	55	59	63	72	80	15%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Vrboska	ACI Vrboska	43-10,8	16-41,0	50	55	59	63	72	80	10%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Hvar	ACI Palmižana	43-09,8	16-23,8	53	57	60	65	74	82	20%	07.01-08.31	www.aci-club.hr
Korcula	Korcula	42-57,6	17-08,4	53	57	60	65	74	82	10% /20%	06,09/07,08	www.aci-club.hr
Korcula/Lumbarda	Lumbarda	42° 55.50'N,										www.lumbarda.hr/marina/en
Dubrovnik	ACI Dubrovnik	42-40,3	18-07,6	53	57	61	66	71	85	10% /20%	06,09/07,08	www.aci-club.hr





AKIK TUDJÁK,  
MUSTO-T VISELNEK.



  
**MUSTO**<sup>®</sup>  
PERFORMANCE

Waterlife Bt. 8623 Balatonföldvár  
Budapesti út 47-49. Tel.: +36-30-350-1255



SUN  
FAST  
3200



VITORLÁS ÉS MOTOROS HAJÓK FORGALMAZÁSA



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



**JEANNEAU**  
MAGYARORSZÁG

ADEX YACHTING | 1136 BUDAPEST, TÁTRA U. 12/A | TELEFON: (+36 1) 270 0017