

100% vitorlázás

2010. november

PORTHOLE

10.

AUDI TÉLI REGATTA

One Design verseny Izolán

ÉVZÁRÓ

Ranglisták

HAJÓTESZT

Sudár Sport

D-ONE GOLD CUP

Berecz Zsombi ezüsté



Kint vagyunk a vízből!

Cunami Lellén

A sorok között rejtett értelmet kutató – nyilván erre szocializálódott – olvasóink bizonyára nem elégednének meg az őszi daruzásokra aktualizált termelési beszámolóval. Pedig van erről is mit

írnunk. A négy évszakos országok hajószáma évről évre szembe kell nézniük a közelgő tél kényszerítő feladataival. Valóban parton kell telelniük a hajóknak?

(folytatás a 4. oldalon)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20

HONDA
The Power of Dreams

A Honda most Önre szabta kedvezményeit!



A Honda 5 legnépszerűbb modellje most egyénre szabott kedvezményekkel várja Önt. Az ultramodern műszaki megoldásokkal felvértezett, kiemelten biztonságos és elegáns Honda Accordot most akár egy autóra is igényelhető, kiemelt flottakedvezményrel megszerezheti.

Válogasson kedvére modelljeink és kedvezményeink között!



www.honda.hu

Az akció időtartama: 2010. szeptember 15. – 2010. december 15.
A kedvezménykonstrukciók modellenként és a vásárlás típusától függően eltérhetnek.
Átlagfogyasztás: 4,4–9,0 l/100 km. CO₂-kibocsátás: 101–215 g/km. A képek illusztrációk.

tartalom



- 6 **Télire való:** előkészületek
- 8 **Cunami Lellén.** A BLYC saga, avagy kikötés kockázatokkal. Akinek még soha nem lopták el az autóját, az meg van győződve arról, hogy ilyen csak mással fordulhat elő. És amikor reggel hűt helyét találja dédelgetett kedvencének, akkor kezdődik a neheze: megtanulni együtt élni a kiszámíthatatlannal. Valahogy így érezhetnek most a lellei BLYC kikötő bérlői a váratlan üzemeltetéváltás nyomán kialakult helyzetben.
- 12 **50 éves a Velencei Vízisport Szövetség.** Jubileumi ünnepek.
- 13 **Kikötő-rekonstrukció:** Megújul a BYC.
- 13 **A kikötők mesterei.** Ők engedik el a kötélünket, illetve ők fogják meg, ha odaérünk. Megmondják, milyen idő lesz, hol lehet jól enni, inni, ők adnak tanácsot, szerszámot, alkatrészt, és még hosszan sorolhatnám... Már ahol.
- 13 **A cégér: táblák a szőlőben.** Merlin gasztró-túrája.
- 15 **Mikulásbuli az Árnyas vendéglőben Igali Csillával**
- 18 **Jabuka Regatta.** A nyolcadik éve megrendezésre kerülő adriai távolsági versenyen idén szép magyar eredmény született az Almádi Yacht Club Perjura névre hallgató Nautic 12 Racer vitorlásának jóvoltából.
- 19 **FD Matchrace Berlin:** Újabb Majthényi–Domokos siker
- 21 **Zsúri-szoba:** Óvva intelkek – avagy intelmek az óvásról.
- 23 **2010 ranglistái:** Olimpiai osztályok, utánpótlás-osztályok, One Design, Yardstick Trophy.
- 24 **Az év vitorlázói:** Berecz Zsombor és Péch Fanni.
- 27 **Ki mit tud?** Rozsdával a Kékszalagról és egyéb aktuális dolgokról...
- 28 **Hajóteszt: Egy nevesincs Sudár.** A Scholtz Imre által tervezett és 1991-ben épült hajó egy évvel később került csak vízre. Nevenincs hajó – halványan ugyan látszik egy Giovanni felirat, de babonából és frappáns név híján az újakereszteselés még várat magára.
- 30 **Rekorddöntés:** Kenese–Keszthely upgrade.
- 32 **Audi Téli Regatta:** Tengeri One Design Verseny decemberben Izolán, a Porthole szervezésében. Versenyinformációk, jelentkezés, motivációk, tippek a helyszínről.
- 34 **Dér Kupa:** Novemberi finálé a győztes szemével.
- 35 **Így zajlott a Trafik Kupa.** Gyönyörű őszi napsütésben, majd 20 fok melegben, ám ennek megfelelően gyenge nyugatias szélben zajlott szombaton a Trafik, vagy más néven Forint Kupa.
- 36 **Bezárul a kör:** Merlin kalandozásai. Badacsonyt elhagyván szűk óra és Szigligetre érünk. Vendéghelyek a torkolatban balra, kelet-délkeletről teljesen nyitottak...

2010. november



A termék környezetbarátból és környezetbarát gyártástechnológiát tartalmazó alkatrészekből készült, üzemeltetési és karbantartási utasításokkal ellátott alkatrészekből készült.

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **FŐMUNKATÁRS:** VISY LÁSZLÓ **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** ALIBÁN ANDRÁS, BODNÁR IMRE, JURE OREL, GELENCSÉR GYÖRGY - MERLIN, IZSÁK LÁSZLÓ, KOCSIS BÁLINT, KONDOR ÉVA, LITKEY CSABA, PÉNZES BOTOND, RICK CSABA, SZŰCS ÁKOS, TUSNAI GABI **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **DESIGN:** VIVIDFOUR STÚDIÓ **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** www.porthole.hu **PORTHOLE PORTÁL:** SZUTOR FERENC **LAPZÁRTA:** 2010. november 22. **Tel.:** 061 4880050 **Fax:** 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPPOTÓ:** KOPASZ ÁRPÁD

*(folytatás az 1. oldalról)***A hajó helye télen**

Kevés járműnek jut annyi hányattatás, mint egy hajónak. A természeti erők: a szél ereje, a víz kémiai, biológiai hatása, a hullámok dinamikája és a nap sugárzása ellen ősi technikákkal védekezhetünk, de a hajózás még azokon a területeken is elterjedt, ahol időszakosan nélkülözni kényszerülnek a víz fizikai jelenlétét.

Van, ahol az árapály miatt fut ki a hajó alól a folyékony közeg, mégis rendszeresen hajóznak, máshol a kemény tél teszi lehetetlenné a vízi közlekedést. Ha csak a vikingek hajós imidzsére gondolunk, vajon eszünkbe jut-e, hogy mi a fenét csinálhattak a téli hónapokban? A mi kis telecskénk ehhez képest semmiség, az átállás mégis komoly kihívás hajónak, hajósnak egyaránt. Az általános rutin a kidaruzás. Ehhez nem kell más, csak egy daru meg a téli állvány. Vagy mégsem?

Ha valami nincs igazán profi módon megoldva kikötőinkben, az pont a téli tárolás, elsősorban a tárolóállványok szörnyűsége miatt. Tisztelet a kivételnek. A fusiban utolérhetetlen alkotói fantázia olyan talpazatokat képes kiötlölni, melyek azon túl, hogy terheletlenül is veszélyt jelentenek a környezetükre, hatalmas

helyigényét kalkuláljuk, az is kitesz, ha szétszórva is, 50 000 m²-nyi hulladéknak tűnő látványt!

De a kikötőkben sem ideális megoldás, hogy télen a kiemelt hajók elborítanak mindent, többnyire a zöld területeket is, melyek a fagy és olvadás hatására nem adnak biztonságos alapot a több tonnás



űrméretű esztétikai támadó-fegyverként is bevetethetőek az év bármely időszakában. Amikor kiemelt figyelmet szentelünk nemzeti kincsünk, a Balaton környezeti adottságainak, szépségének megóvására, akkor ezeket a monstrumokat valahol víz közeli telkeken vagyunk kénytelenek tárolni, nem lebecsülendő mennyiségben. Ha csak 5000 hajó állványának átlag 10 m²-es



vízi járművek stabil tárolására. A fűvön tárolt hajók mosása, a fel lazult algagátlós bevonatok lekaparása a talajt is mérgezi – de ez még nem minden.

Az egész rendszer logisztikája gátolja a tisztességes karbantartás és a szezonra való felkészítés lehetőségét. Amikor késő ősszel a két-három hétvégére odarendelt daru kikapkodja a hajókat, akkor nincs idő a még nedves felület alapos lepucolására, ha meg később tisztítunk, az már inkább kaparás, mint lemosás. A hideg télen nem lehet és nem is érdemes a hajóápolással foglalkozni, és amikor kintavasodik, mindenki egyszerre, egy időben szeretné a szükséges munkákat elvégezni, ami lássuk be, lehetetlen. Ekkora felkészült kapacitás nincs, ezért a hajók egy része előkészítetlenül cuppan a vízbe, komoly károkat elszenvedve ennek következtében.

A mesés mediterrán tengeri kikötők attól is rendezettebbek, mert a hajókat csak akkor veszik ki a vízből, amikor szükséges, és amikor van kapacitás a szakszerű karbantartásra. Ez a mi éghajlati viszonyaink között elképzelhetetlen? Egyáltalán nem, erre is visszatérnék.

Tehát daruzunk.

Először is el kell döntenünk, mi legyen az árboccal! Ha bent hagyjuk, ne feledjük, hogy a merevítőkötelzeten a dinamikus terhelés lényegesen nagyobb lesz, mint ha a vízen rángatná az istrángot a szél. Az állványra fixált hajótest nem tud kitérni, csillapítani, így az állókötélzet és annak végveretei keményebb igénybevételnek vannak kitéve. Mindenesetre érdemes minden „drótot” mérsékelten megfeszíteni, hogy a rudazatnak ne legyen holtjátéka. Ha már bent marad az árboc, akkor a bum is fenn lesz, a lazy ponyváját vegyük vagy engedjük le, és ha nem ponyvázunk, arra azért vigyázzunk, hogy a zárt cockpit vízelvezetői el ne tömődjenek, mert a feltöltődött „fürdőkád” jege csúnya pusztítást okozhat. A beépített motor téliesítése elengedhetetlen, a külmotort és az aksikat vigyük haza. A matracokat állítsuk élükre, és érdemes betenni egy-két páranyelő tablettát, hogy elkerüljük a penészesedést. A kilre állított árboc fedélzeti átvezetésénél könnyen beázhatunk, érdemes erre is figyelni.



De maradjunk a daruzásnál! Nem mindegy, mivel és hogyan emelünk. A legjobb megoldás a portáldaru, de ilyen csak egy van a Balatonon – akit érint, az pontosan tudja, hol. Az emelőkeret kitűnő megoldás a hevederek satuhatásának kiváltására, mégis kevés helyen alkalmazzák. Fontos a pántok helyének, hosszának beállítása. Gondos gazdák jelölik a hajón, hol kell átfűzni a gurtnikat. Az sem mindegy, mire ültetjük a hajót. Lógassuk-e a kilt, vagy arra terheljük? Ha nem tudjuk, forduljunk szakemberhez!

Telejünk a vízen!

Mi sem egyszerűbb, bent hagyjuk és kész. Láttunk már ilyet is, de inkább járjuk körül a lehetőséget! Ha elmaradna a tél, nem lenne semmi gond, de erre ne számítsunk! A hajó helye mégis a vízben van, ha kivesszük, azzal nem igazán javítunk az állapotán. A fahajók a parton kiszáradnak, elemei elmozdulnak, ha újból vízre kerülnek, dagadnak, ha békén hagynánk őket, lehet, hogy jobban járnánk, de inkább olyan külső védőbevonatokat alkalmazunk, ami nem engedi át a vizet, gátolja az algásodást. A fa a hajóépítésben manapság gyakorlatilag egy transzparens műanyagszendvics teherviselő magjaként funkcionál. Nem sírom vissza a klinker palánkozás elmozdulástűrő technikáját, de nem véletlen, hogy elsősorban az északi vizeken alkalmazták. A műanyag hajóknak sem igazán tesz jót a téli fagyasztás. A laminált szerkezet rétegei közé jutó kapilláris nedvesség nem tud kiszáradni a fagyok beállta előtt, nem is tesz jót a szerkezetnek. Mi a megoldás? A partra emelt hajót tegyük fedett, fagymentesre temperált térbe, vagy hagyjuk a vízben. De akkor befagy! Nem biztos. Már a Balatonon is több kikötőben biztosítanak jégmentes felületet. Kétféle technikát alkalmaznak, a mélyből szivattyúzott víz áramoltatását a hajó körül, vagy a megleglevőbefűvások buborékoltató módszerét. Ha ilyen módon ki is védhetjük



a jég feszítő erejét, azért van még bőven tennivaló. Az akkumulátoroknak állandóan a töltőn kell maradnia, hogy az automatikus fenékszivattyú folyamatos készenléte biztosított legyen. Minden fenéknyílást – kivéve a bilgepumpa csövének kivezetését – szeleppel le kell zárni és a csatlakozó csöveket leoldva folyadékmentesíteni, kivéve a fenékpumpa csatlakozását. Ezt a csövet alaposan át kell vizsgálni, fém rögzítőgyűrűvel biztosítani, hogy a csőben lévő víz befagyása esetén se tudjon lecsúszni. Ha a fenékvíz kivezető nyílása közel van a vízszinthez, akkor azt feljebb kell vinni, mert jelentős hőterhelés



esetén ezen a nyíláson keresztül könnyen betódulhat a víz. A legfontosabb a vízen telelő hajók folyamatos felügyelete. Legalább havonta egyszer magunk ellenőrizzük az automata vízpumpa-kapcsoló működését és az akkumulátor feltöltöttségét. Ha a hőszigetelt motor-tér fagymentesítő fűtéséről gondoskodunk, akkor a motor téliesítése elmaradhat. Mindez komoly energiafelhasználással jár? Ez sem biztos. A rendszert csak fagyos időkben kell működtetni, a hajó karbantartását bármikor az év során el lehet végezni optimális időjárási körülmények között, ráadásul megfelelő szakmai támogatással. A kikötők környékéről eltűnik a „látványszemét”, a zöld területeket nem szükséges évente felújítani, és második otthonunk télen nem nézne ki úgy, mint egy vastelep.

Gerő András

TÉLIRE VALÓ

Előkészületek

November vége van, többnyire kinn vagyunk a vízből. Rick Csaba új-régi helyén, a révfülöpi Humán Jövő kikötőjében rendezkedik. Mozgalmas napjaiban is szakít időt kedvenc szakterületéhez tartozó kérdéseink megválaszolására.

Ha kivesszük a hajót téli, mit kell tennünk, hogy a hajótest, a külső-belső felületek ne romoljanak a hidegben?

Fontos, hogy a hajóban nem maradjon víz. Ha tudjuk, hogy beázós, akkor takarjuk, ponyvázunk, megéri. A másik lényeges dolog, hogy helyezzünk be páramentesítő edényeket. Ezeket fillérékért lehet kapni, és ha le van zárva a hajó, nagyon jó szolgálatot tesz.

Kell-e törődnünk a „bakfelfekvésekkel”?

Az a jó megoldás, ha a bakok támaszkodó felülete olyan anyaggal van burkolva, ami nem tud nedvességet tartani. Tehát óvakodjunk a szivacsoktól meg a szőnyegektől. Tudom, hogy sokkal egyszerűbb a beszerzésük, mint a gumilemeznek, de megéri a fáradságot. A szivacsok beszívják és tartják a nedvességet, és ha sérült a felület, ami ezen a helyen könnyen előfordul a rossz daruzás miatt, akkor ott beázik. A támaszoknak valóban támasztó szerepük van és nem a teherviselés. Legjobb az lenne, ha a bakok támaszai állíthatók lennének, de sajnos többnyire nem így van. A hosszúgerendás bakok kizárják, hogy minden évben máshová lehessen felfektetni a hajót, pedig ez lenne a célszerű. Ha van rá lehetőség és a sólyakocsi is engedi, akkor évenként át

kell helyezni a hajót a kocsin, kikerülve az előző évi foltot. Ezzel megoldható, hogy mindig megfelelő bevonat kerüljön rá.

Hogyan védekezzünk a penész ellen?

Csak a szárazon tartás és a szellőzés a jó megoldás. A BL-ben néhány hajóba fűtőtestet raktak téli. Optimális gombakeltetőket alakítottak ki. Tavasszal csodálkoztak a gombatermesen – mármint a tulajdonosok. A kényesebb helyekre érdemes gombaölő szert permetezni, ez a hajósboltokban kapható.

Fóliázunk, ponyvázunk, vagy hagyunk mindent szabadon?

A jól szellőző ponyva az igazi. A fóliázás nem túl jó. Megáll benne a víz, kiszakad és beázik. Ha a takarás tartja a párát, akkor a hajótest is átnedvesedik. Sajnos a legtöbb fedélzeti ozmózisnak ez az oka. De emiatt hólyagosodnak a lakkok a fafelületeken. Ha szabadon hagyjuk, akkor a téli füstökkel és gázokkal terhelt levegő párája eléggé megviseli a hajók felületét. Ez pontosan olyan, mint a garázsban vagy a szabadban tárolt autó. Márpedig ha érvelünk autónk kiválósága mellett, akkor mindig hangsúlyozzuk, hogy garázsban tartott. Ezenfelül a fagy sem tesz jót a beázott felületeknek. A víz

minden részbe bejut és megfagy, fagyás közben feszít.

Ha nem sikerült frissen lemosni a hajót, a rászáradt trutyit hogyan lazítsuk fel?

Semmi gond. Amikor alkalom nyílik rá, nagy nyomással egy kicsit át kell nedvesíteni és aztán szépen lemosni. Lényeges a beáztatás.

Ha sok a réteg, mikor kell kaparni?

A kemény alagátlókat általában négyévenként kell lekaparni és aztán újra indítani. Az önkopók esetében ez 5-6 év. Ugyanis ekkortól már foltokban leválik és málladozik. Ez az elv az ún. hagyományos rendszerű alagátlókra vonatkozik. A teflonos, vékony alagátlók ezt az intervallumot minimum duplázzák. Ha mégis foltosodik néhány év után, annak a vékonyan felvitt réteg az oka, ugyanis hamar elhasználódik és felázik. Mivel az alagátló felhordásakor az átfedésnél akár triplázhatunk is a réteg vastagságával, logikus, hogy ezek a foltok jobban bírják. Ezeken megmarad, míg mellette levedlik. Ezért nagyon fontos betartani a felhordási anyagmennyiséget. Ha az alagátló dobozára az van írva, hogy az nyolc négyzetméter átfedésére való, akkor ne kenjük vékonyan annak duplájára. Ha lekapartuk a felületet, akkor vékonyan csiszoljuk át és alapozzuk újra az új rétegek felvitele előtt. Ha újrakezdjük az alagátlást, mindig két réteggel indítsuk.

Mit fogsz csinálni télen Révfülöpon?

Mint bárhol: vigyázok a hajókra télen is. Bár milyen jégtörőt szívesen látok, hallal és finom borral kínálok!!!!!!

G.A.

UNIQA Viharjelző Rendszer

Az új generáció biztosítója.

Exkluzív szolgáltatás

- Előrejelzés SMS és e-mail üzenetben szélsőséges időjárási jelenség esetén
- Ingyenes szolgáltatás Regatta kishajó vagy gépjármű casco biztosítással, lakásbiztosítással, MultiPartner vagy BusinessPartner szerződéssel rendelkező ügyfeleinknek

Segítünk kivédeni
az elkerülhető károkat
Regisztráljon most!
www.uniqa.hu



UNIQA



UBIMET

Cunami Lellen

A BLYC SAGA, AVAGY KIKÖTÉS KOCKÁZATOKKAL

Akinek még soha nem lopták el az autóját, az meg van győződve arról, hogy ilyen csak mással fordulhat elő. És amikor reggel hűlt helyét találja dédelgetett kedvencének, akkor kezdődik a neheze: megtanulni együtt élni a kiszámíthatatlannal. Valahogy így érezhetnek most a lellei BLYC kikötő bérlői a váratlan üzemeltetőváltás nyomán kialakult helyzetben.

A lellei BLYC kikötő egyike volt a Balaton legirigyeltbb létesítményeinek. A kikötőt üzemeltető Cziráki Márta és csapata csodát tett a Nyugati medence mindaddig kissé álmos vitorláséletében. Azon túl, hogy igen rövid idő alatt feltöltötte a rendelkezésre álló helyeket, a kikötőt a déli part legnagyobb versenyzőpontjává változtatta. Lelkesedése a bérlőkre is átragadt, így olyan közösség kovácsolódott össze Lellen, amilyen nem sok balatoni kikötő büszkélkedhet. A helyi vitorlásklub – az LVE – nemcsak a minőségi versenyzésben szerzett elévülhetetlen érdemeket, de az utánpótlásra, az amatőr vitorlázók szórakoztatására is nagy súlyt fektetett. Az ingatlan kitűnő adottságai a szakmai találkozók, a corporate regatták számára is elsőrangú hátteret biztosítottak, így nem csoda, hogy a nyári hónapokban nehéz volt helyet találni a népszerű kikötőben. Pedig érdemes volt ellátogatni oda, már csak a kitűnő kikötőmester, Rick Csaba személye miatt is, aki gondos, segítőkész házigazdának bizonyult a legszélsőségesebb időjárás körülmények között is.

Részletek Rick Csaba korábbi kikötővezető leveléből:

„...Köszönöm a dicsérő szavakat a munkámat illetően, de ha így van, akkor Tóth Csabát is meg kell említeni, mert mi ketten dolgozunk, immáron ötödik éve. Nélküle nehezen tudnám teljesíteni az elvárásokat, 365 nap és annak 24 órájában. A baj ezzel az elküldéssel az, hogy elkezdtünk valamit, amit nem fejezhettünk be. Ez a kikötő, szemben sok más kikötővel, egy klubrend-

szerben működik. Ehhez kell igazítani a szolgáltatást és a munkamódszert. Ha egyszer lenne lehetőségem kikötő-matrózokat oktatni, pontosan el tudnám magyarázni a különbségeket. Az, hogy őrizzük a hajók épségét, a munkánkhoz tartozik, ugyanúgy, mint az, hogy a kikötőmedence tiszta, uszadékmentes legyen, stb. Mártival nagyon jó volt dolgozni, remélem, még lesz rá alkalmam, jó szándékú és ízig-veéig vízméletti ember...”



Miért a múlt idő?

A kikötőt tulajdonló bank a barátságtalan gazdasági helyzetben saját és betéteseinek érdekét szem előtt tartva úgy ítélte meg, hogy a kikötőből származó jövedelem nem elegendő a projekt gazdaságos működtetéséhez, ezért az üzemeltetési szerződést felmondva, új szolgáltatót bízott meg a helyi ügyek intézésével.

Mivel az üzemeltetőváltás a kikötőbérleti szerződések lejáratí határidejével nem volt szinkronban, a bérlők a korábbi üzemeltetővel kötött szerződés kondícióit próbálták követni, ezért az új helyzetben tanácsalanná válva nem igazán értik, mi történik körülöttük. Mi lesz télen? A korábbi üzemeltető a téli hónapokra biztosította volna a vizen tárolás technikai feltételeit, mellyel az új csapat (még) nem rendelkezik, ezért a hajókat a parton kell tárolni. De itt kevés tulajdonosnak van megfelelő tárolóállványa, hiszen erre korábban semmi szükség nem volt.

Az új üzemeltetőnek sem lehet könnyű a zavarodott bérlők megnyugtatása, annál is inkább, mivel a tulajdonos sem hozta meg végleges döntéseit a jövőt illetően, ezt első körben december közepére ígérték. Sok bérlő elhagyni készül a kikötőt, ám a környező, elsősorban a Bahart keze-

lésében lévő objektumok a nagyobb hajók befogadására nincsenek felkészülve.

Dr. Bodnár Imre, a sportklub elnöke is kritikus helyzetbe került. A jövő évi versenyek beosztása most folyik, és ha nem tudja a lellei helyszíntre garantált időpontot bejelölni, akkor könnyen lehet, hogy nem tudja a BL Apartments & Yachtclubban megrendezni méltán ismert és kedvelt versenyeit, mely-

nek következtében elveszítheti az egyesület működtető forrásainak jelentős részét. Lebénulhat a Nyugati medence legnagyobb versenybázisa, és a Somogy Megyei Vitorlás Szövetség is kénytelen a működését más déli parti településre áthelyezni.

Időközben, november 18-án újabb fordulat történt.

A tulajdonos CIB Bank Zrt. nyilatkozatot tesz közzé, melynek megfelelően az új üzemeltető levélben szólítja fel a bérlőket, hogy akik nem tudják szerződéses kapcsolatukat igazolni, azok december 15-ig szállítsák el a kikötőből hajóikat. Azok sem lehetnek nyugodtak, akikre ez a kötelezettség nem vonatkozik, mert a tájékoztatóból kiderül, hogy a kikötő 2011-ben nem nyit ki, újabb bérleti megállapodásokat nem kötnek.

A CIB Bank Zrt. sajtóközleménye

Több hétig tartó helyzetelemzés, értékelés és a BLYC kikötő zavartalan működésének biztosítására irányuló erőfeszítéseket követően a CIB Bank döntést hozott a balatonlellei kikötő jövőbeni működtetésével kapcsolatban. Tekintettel arra, hogy a létesítmény nem képes bevételein keresztül saját költségeit fedezni, a CIB üzleti döntése értelmében a kikötő és a szállodakomplexum azonnali hatállyal bezár, és nem nyit ki a következő szezonban. A CIB a hajótulajdonosokat hivatalosan értesítette a fejleményekkel kapcsolatban.

A 2010/2011-es téli időszakra vonatkozóan azok a tulajdonosok, akik hajójuk tárolására vonatkozó szerződéssel rendelkeznek az új fenntartóval, a parton tárolhatják hajóikat 2011. március 31-ig.

Azok a tulajdonosok, akik nem tudták igazolni a CIB felé, hogy (1) szerződésben álltak a korábbi üzemeltetővel, illetve (2) a szolgáltatásért fizettek a korábbi üzemeltetőnek, 2010. december 15-ig kaptak haladékosan a kikötőből való távozásra. A CIB semmilyen díjat nem számol fel a szerződéssel nem rendelkező tulajdonosoknak a kikötő (fentiekben megjelölt határidőig tartó) használatáért.

Mindezek mellett a CIB dolgozik azon, hogy

megtalálja a legmegfelelőbb megoldást a kikötő és szállodakomplexum közép- és hosszú távon fenntartható és transzparens üzemeltetésére vonatkozóan. A CIB jogi lépéseket is számításba vesz azon korábbi és jelenlegi felekkel szemben, akik a fenti létesítményen keresztül a CIB számára anyagi veszteséget okoztak.

Budapest, 2010. november 18.

Kiadta: CIB Bank Zrt.

A Hotel Aquarius Kft. levele

A Hotel Aquarius Kft., mint a BL Yachtklub kikötő-ingatlan bérlője ezúton tájékoztatja Önt, hogy az ingatlan tulajdonosa, a Recovery Ingatlanhasznosító Kft. döntése értelmében a BL Yachtklub a mai naptól nem üzemel kikötőként és a 2011. évben sem fog kikötőként üzemelni, ezért a 2011. évi vitorlás-szezon vonatkozásában Kikötőhely-bérleti szerződést nem áll módunkban kötni Önnel. Tekintettel arra, hogy tudomásunk szerint Ön nem kötött Kikötőhely-bérleti szerződést, ezért a Hotel Aquarius Kft., az ingatlan tulajdonosa utasítása alapján, nem tudja vállalni hajójának sem vízen, sem parton történő tárolását.

A fentiek alapján kérjük, legkésőbb 2010. december 15. napjáig szíveskedjen gondoskodni hajójának elszállításáról.

Kérjük tájékoztatásunk szíves tudomásulvételét.

Tisztelettel: Hnatyszyn György ügyvezető a Hotel Aquarius Kft. képviselőjében

Ezt követően Németh Balázs, a Club Aliga igazgatója is nyilatkozatot tesz. Ebből kiderül, hogy szóbeli megállapodás alapján eddig ők jártak el a tulajdonos által megbízott új üzemeltető képviselőjében, és – mint szakmai partnerek – próbálták a kikötőben levezényelni az átállást. Ezt a megállapodást felmondva elhatárolódnak az új üzemeltető további lépéseitől.

Németh Balázs, a Club Aliga igazgatója által kiadott nyilatkozat

„Sajnálattal értesültünk róla, hogy minden korábbi tanácsunk és ellenérvünk ellenére a Hotel Aquarius Kft. a mai napon kiküldte a BL

Yachtclub bérlői részére a kikötő bezárásával, a hajók kidaruzásával és téli tárolásával kapcsolatos közleményeket. Mint a BL Yachtclub kikötőjének üzemeltetésére korábban a Hotel Aquarius Kft. által felkért szakmai partner, ezzel a teljességgel szakmaiatlan döntéssel nem tudunk azonosulni, ezért a Hotel Aquarius Kft. és köztünk lévő szóbeli megállapodást azonnali hatállyal felmondani kényszerültünk.

Október és november hónap során – szóbeli megegyezések alapján – segítséget nyújtottunk az alábbiakban:

a kikötő átvétele a korábbi üzemeltetőtől, a kikötő átvilágítása, problémák feltárása, hiányzó kikötőengedélyek beszerzése, hosszabb távon fenntartható üzleti modell és hozzá tartozó üzleti terv elkészítése, kapcsolattartás a meglévő bérlőkkel a kialakult helyzet kezelése és a jövő érdekében, a téli kidaruzás megszervezése, alapszintű kikötői szolgáltatás a szerződésünk megkötéséig.

Az elmúlt időszakban a munkánk során kollégáimmal, Kenyeres Mártival, Schalkhammer Imrével folyamatosan a bérlői támadások kerestüzeiben voltunk. De ezt felvállaltuk, mert tudtuk, hogy a válságmenedzselés egyrészt ezzel jár, másrészt bízunk benne, hogy a 2011-es évben az általunk nyújtott üzemeltetés – amire igazából a korábbi felkérés szót! – majd a negatív felhangokat elnémitja. Sajnos erre, úgy tűnik, már nem lesz lehetőségünk. Mi hosszú távú üzemeltetésre vállalkoztunk – mert ehhez értünk –, nem pedig bezárásra!

Emellett óriási presztízsveszteség továbbá a részünkről, hogy szintén megbízi felkérésre, november 6-án kiálltunk a bérlők elé és tájékoztattuk őket a kidaruzás tulajdonos által szabott feltételeiről, amit most a tulajdonos – akinek a jogi képviselője szintén ott volt az eseményen – a bérlők egy bizonyos csoportja kapcsán egyoldalúan módosít. Ennek teljesítését sem morálisan, sem pedig a frontvonalban lévő kollégáimat féltő felelős vezetőként, felvállalni nem tudom.

A bérlők részére a rossz hír helyszínén való közlését így átengedjük az új üzemeltetőnek vagy a tulajdonosnak. Egyúttal a kikötő alapszintű működtetését is átadjuk, annyi segítséggel, hogy amíg megfelelő embereket

nem találnak a feladatra, esetleges időjárás-i vészhelyzet esetén ott leszünk, hiszen egyrészt hajós emberek lévén minket a szóban adott ígéretek köteleznek, másrészt szeretjük és féltjük a hajókat.

Nem tisztem a meghozott tulajdonosi döntést üzleti szempontból minősíteni, hiszen minden tulajdonos szíve joga, hogy döntsön a vagyontárgyai sorsáról. Ugyanakkor csodálkozásomat kell kifejezmem, hogy az általunk a 2011-es évre letett, konzervatív számításokon nyugvó, ám operatív szinten még így is pozitív eredményt előreléző üzleti terv ellenére is a tulajdonos a bezárás mellett döntött."

A Lellei Vitorlás Egyesület és az LVE által szervezett konzorcium képviselői a jelenleg a CIB Bank Zrt.-vel folyó tárgyalások miatt egyelőre nem tesznek nyilatkozatot.

Ebben a nehéz helyzetben nincsenek nyertesek. A tulajdonos nyilván nem jószántából volt kénytelen meghozni döntését. Az új üzemeltető a legjobb akarata ellenére sem tudja megnyugtatni a bérlőket, és a szolgáltatás folyamatosságát a megszokott színvonalon biztosítani. A kikötőhöz köthető hajós vállalkozások elveszíthetik ügyfélkörüket. A bérlők, a helyi egyesület vitorlázói kilátástalannak látják a jövőt, a régi üzemeltető és a kikötőmester többéves munkáját, fejlesztéseit kénytelen mind erkölcsi, mind anyagi értelemben veszteségként elkönyvelni. Az meg különösen pikáns kérdés, hogy a kikötőben álló 155 hajó között legalább 15 olyan, CIB Bank Zrt. által lízingelt jacht is van, amelyek összfinanszírozási értéke meghaladja az 1 000 000 eurót! Vajon mérlegelte-e a döntéshozó, hogy ezek zömében azok a nagyobb hajók, melyek elhelyezésére a környező kikötők fizikailag nem képesek?

A bérlők szerkesztőségünkbe küldött leveleiből:

Részletek Lévai Csilla bérlő leveléből:

Feltételezem, hogy egy vezető piaci szereplő, mint a CIB Bank és annak Ingatlanhasznosító Cégei korrekten fognak eljárni a Bérlőkkel

szemben – bár erre jelen pillanatban még sem sok jel mutat!

Bízom abban, hogy a CIB Bank megtalálja az ingatlan üzemeltetésére a megfelelő Bérlőt, és ezt a szép, különleges adottságú ingatlant a továbbiakban is hasznosítani tudja.

Elképzelhetetlennek tartom, hogy a négy Pályázó minden üzleti terve elfogadhatatlan volt, amit nyáron beadtak.

Számos komplexum üzemel a Balaton környékén nyereségesen és kiváló hangulattal, remek szakemberekkel, ami Magyarország „értékét” is növeli.

Egy biztos, elképzelhetetlennek tartom, hogy



a jelenleg majdnem „ÚJ” ingatlankomplexum bezárása nyereségesebb lenne, mint hogy valamilyen hozzáértő és fizető Bérlőnek kiadják, hiszen a bezárt ingatlant is őrizni, továbbá a jelenlegi ingatlantulajdonosokat, bérlőket valahogyan kártalanítani kell, vagy legalábbis kellene...

A jelenlegi helyzetben nem úgy tűnik, hogy erre bárminemű szándék lenne – bár kis pont vagyunk a CIB Bank külföldi tulajdonosa szemében, mégis úgy gondolom, nem tud arról, hogy a nevével fémjelzett Cég milyen kilátástalan helyzetbe sodorja a szerződéssel rendelkező tulajdonosokat, bérlőket..."

Szabó Árpád bérlő, a B31 klub vezetője leveléből:

„Visszagondolva az elmúlt évekre, azt gondolom, sokan büszkék lehetünk arra, amit

létrehoztunk. Biztos alapokat nyújtott nekünk a kikötő, bátran támaszkodhattunk a Cziráki Márta vezette csapatra. Nem emlékszem olyanra, hogy bármely örült ötletünkre azt mondta volna, hogy nem. Szerencsére az internetes oldalakon még évek múlva is visszakereshetőek a történetek.

A legutóbbi közlemények után úgy tűnik, végérvényesen szertefoszlottak a remények arra, hogy mindezt folytathassuk. A terveket betesszük a fiókokba, túl sok munkánk van ezekben ahhoz, hogy kidobjuk.

Amit viszont nem értek. A tulajdonos bank jelentős összeget költ arra, hogy növelje a presztízsét. Ennek a döntésnek a hozadéka feltehetően nem pozitív irányban hat.

Véleményem szerint egy jól működő, a balatoni vitorlázók között elismert eredményeket felmutató lellei CIB-kikötővel közelebb kerülhet ehhez a célhoz.

Továbbra is azt gondolom, hogy ebben az ügyben a CIB nem a bezárással követte el a legnagyobb hibát, hanem azzal, hogy dilettáns, a vitorlássport jelentőségét semmibe vevő, érdekegyeztetésre képtelen, és mint kiderült, nem szavahihető üzemeltetőt bízott meg. Felteszem, hogy az üzemeltető a számára megoldhatatlan és kezelhetetlen problémák következtében javasolta a döntéshozóknak a bezárást.

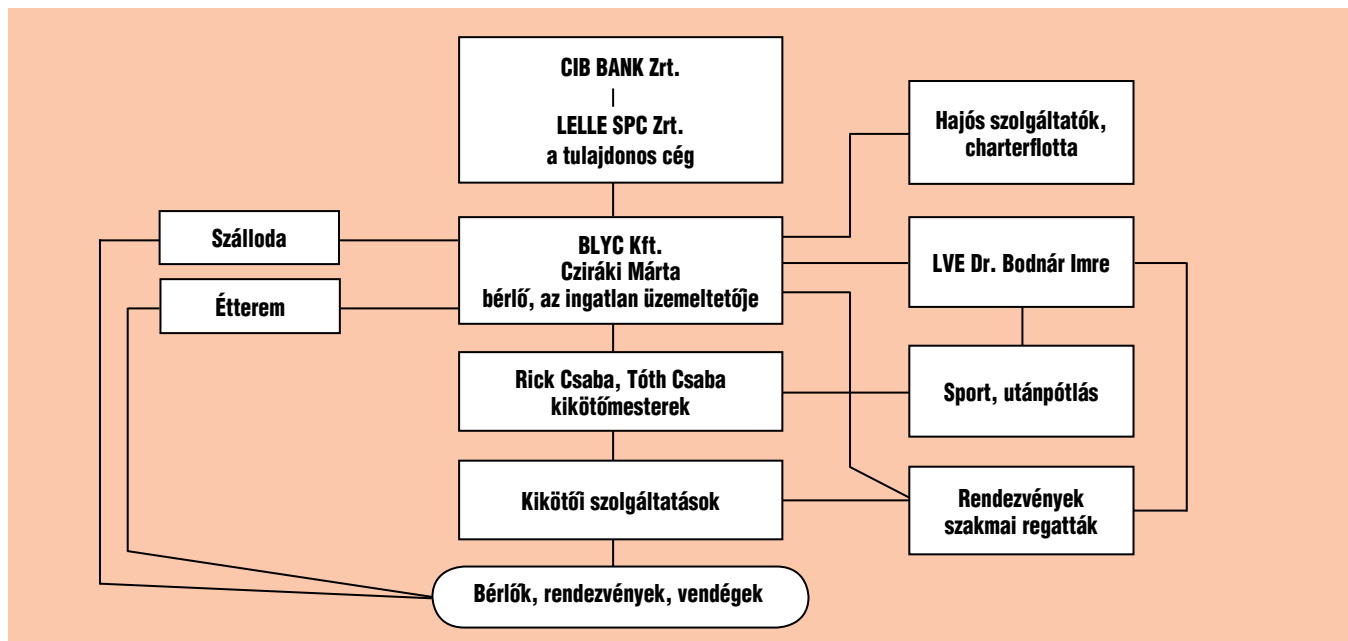
Meggyőződésem, hogy a bérlői közösségből össze lehet hozni egy olyan, szakmai tapasztalatokkal, referenciákkal rendelkező csapatot, akik mind a bérlők, mind pedig a tulajdonos elvárásainak megfelelően, gazdaságosan, és transzparens módon képesek működtetni ezt a létesítményt.

Ehhez nem kell más, mint közös akarat, egymás igényeinek megismerése és elfogadása. Bízom abban, hogy egyszer ez is eljön."

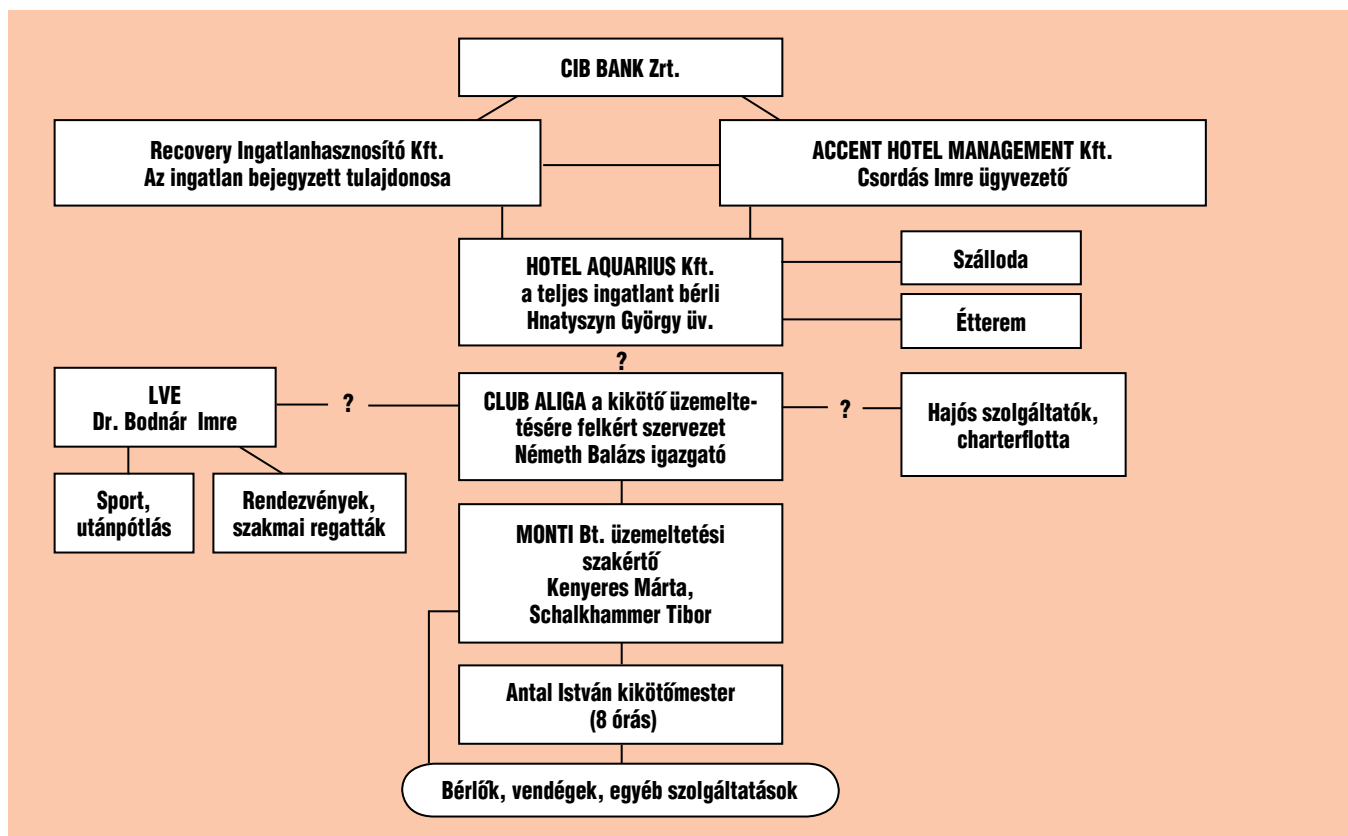
Akiket látszólag nem érintettek az események, azok se érezzék biztonságban magukat, hiszen ma már minden kikötő gazdálkodása megnehezült, és a tulajdonosok a nehézségeket más és más módon kényszerülnek át-hidalni. Nem árt egy „B” tervet kidolgozni, a cunami bárhová betörhet...

Gerő András

A korábbi kapcsolati háló 2010. okt. 13-ig



Az új tervezett kapcsolatrendszer élt: 2010. nov. 18-ig



50 éves a Velencei Vízisport Szövetség

FELHÍVÁS

Sporttársaink, Barátaink!

A Velencei-tavi Vízisport Szövetség a 2011. évben ünnepli megalakulásának 50. évfordulóját. Az elmúlt fél évszázad eseményekben gazdag időszak volt, új sporttelepek épültek, korábban ismeretlen hajótípusok jelentek meg. A Velencei-tavi Vízi Sportiskola neveltjei és a felnőtt korosztályt tömörítő egyesületek tagjai közül sokan országos bajnokok, olimpikonok lettek, és innen indult a Földet magyarként először körbevitöröző két remek sportoló pályafutása is.

A jubileum megünneplésére Szervező Bizottság alakult, amely azt a célt tűzte maga elé, hogy méltó módon készíti elő az évfordulót.

A 2011. évben három eseményt tervezünk:

- február 4-én ünnepi közgyűlést tartunk, amit vitorlásból követ,
- hagyományos tavaszi évadnyitó ünnepségünket kiállítás megnyitásával és egész napos családi programmal kívánjuk bővíteni,
- ősszel szezonzáró ünnepséget szervezünk, melynek keretében terveink szerint felavatjuk Springer Ferenc mellszobrát.

Mindhárom rendezvényünkre várjuk a régi és jelenlegi sportolókat, a VVSZ hajdani és mostani tagjait, a Velencei-tó vízi sportjának barátait.

Amiben a segítségeteket kérjük:

- régi sporttársak felkutatása
- fotók, filmek, dokumentumok, sportrelikviák a kiállításához
- tombola-tárgyak
- szponzori támogatás

A Szervező Bizottság felkéri mindazokat, akik vállalkoznak az előkészítő munkára is, hogy lépjenek kapcsolatba Marinovich Endrével a következő e-mail címen: **marinovich.endre@kkfk.bgf.hu** vagy a +36 30/933 6209-es mobiltelefonon. Mindazok pedig, akik dokumentumokkal, tárgyi emlékekkel, ötletekkel kívánják segíteni a jubileum méltó megünneplését, Kondor Évát keressék az **evakondor@freemail.hu** címen, vagy a +36 30/291 2827-es telefonon.

Első rendezvényünkre a VVSI honlapján /www.vvsi.hu/ vagy levélben várjuk jelentkezéseket (2484 Agárd, Tópart utca 17) január 20-ig.

A SZERVEZŐ BIZOTTSÁG

A Velencei tóról, a VVSI-ről nem tudok másképp írni, csak szubjektíven. 33 éve az életem része, fontos nekem.

Míg a legtöbben, akik itt nevelődtek, a Balatonon folytatják a vitorlázást, a mi utunk épp fordítva működött: mi a Balatonról kerültünk Agárdra 1978-ban.

Nem voltam boldog akkor a kényszerű váltástól!

Ám egy nyár fordított érzéseimben.

Mik voltak az okok?

Elsőként a szelíd tájat emlétem, a tó simogató vizét, a ringó nádasokat.

Aztán az itteni embereket, akik segítőkészek voltak és befogadóak.



Az sem közömbös, hogy rögtön feladatokat kaptam, ezáltal részese-

se lettem az itteni sportéletnek. Hát igen!!! Az agárdi sportélet



akkor! Talán ez volt rám a legnagyobb hatással.

Rengeteg gyerek (s ugyanannyi csínytevés), feladatukat komolyan vevő edzők, és SIKER.

Az utóbbit könnyű és nagyon jó érzés megszokni.

Mint ahogy nehéz volt átélni mindennek a lassú elmúlását.

50 éve született meg igazán a velencei-tavi vitorlázás, tették le a Velencei-tavi Vízi Sportiskola első köveit.

Nagyon sokan nevelkedtek itt, akiket szeretnénk ezúton is meghívni jubileumi rendezvényeinkre, bízva abban, hogy ugyan lezárunk egy hajdan dicső múltat, de talán sikerül elindítanunk a mostaninál szebb jövőt.

Kondor Éva

Megújul a BYC

Már javában folynak a felújítási munkálatok az 1951 óta érintetlen belső kikötőben. A 2010. október 24-i Közgyűlés döntése alapján megkezdődtek a kikötő rekonstrukciós munkálatai. A kivitelezői tárgyalások zárása után, október 29-én aláírták a Generál-kivitelezési Építési Szerződést Fejes Károly vállalkozóval.

2010. november 11-én, a banki folyamat zárása után a VÁTI Kft.-nél aláírták a K-2010-KDOP-2.1.1/D-2f-2010-0002 pályázat Támogatási szerződését.

Megérkezett a részletes Kiviteli Terv és a vízimunka-végzési engedély. Ezzel együtt uszályok, markológépek lepték el a BYC telepét, sőt már egy búvár is hozzálátott a sólya víz alatti részének feltérképezéséhez, a lenti csavarok eltávolításához.

Az európai uniós pályázati pénzből és 61 % sa-



ját forrásból megvalósuló több mint 80 millió forintos beruházás az ütemterv szerint halad, ennek értelmében még ebben az évben felújításra kerül a déli hullámvédő móló, a nyugati partfal, valamint több mint 1000 köbméter iszapot is kikotrunk a belső kikötőből. Egy kis emlékeztető, mi változik majd:

- a korábbi 22 férőhelyhez képest 29 hajó befogadására lesz képes a belső kikötő
- 2 db új vendéghely
- teljes akadálymentesítés, mozgáskorlátozott személyeket hajóba beemelő szerkezettel
- műemléki jellegű sólyatér és sólya, valamint az árbocdaru korszerűsítése, átalakítása
- kikötőbe érkező vitorlás hajók szennyvíztartályai szennyvízleszívásának megoldása
- villany- és vízvételi lehetőségek kialakítása

Ezúton is szeretnénk megköszönni mindenkinek, aki bárminemű támogatással hozzájárult belső kikötőnk felújításához és továbbra is várjuk a segítő szándékot!

Solyos Dóra

A kikötők mesterei

Ők engedik el a kötélünket, illetve ők fogják meg, ha odaérünk. Megmondják, milyen idő lesz, hol lehet jól enni, inni, ők adnak tanácsot, szerszámot, alkatrészt, és még hosszan sorolhatnám...

Már ahol.

Tisztelet a kivételnek, de ha a kikötőmesteri munkát szezonálisnak tekintik, akkor nem véletlen, hogy van olyan tulajdonos, aki szerint arra a kis időre jó lesz bárki, aki látott már hajót.

Van ilyen is.

Meg olyan is, akit akkor kell felhívunk telefonon, ha már kikötöttünk.

A Bahart évente tart továbbképzést a kikötőmesterei számára, de sok kikötőben már azzal is beérik, ha visszajön a tavalyi srác, aki legalább ismeri a mólót.

Született egy autentikus tananyag, hivatalos megrendelésre, aztán a fiókban maradt. Most elővettük, és meghívtunk számos balatoni kikötővezetőt, hogy elbeszéljünk velük arról: mit gondolnak, lenne-e értelme annak, hogy tudatosan, célzottan, alap- (a későbbiekben esetleg tovább-)képzett kikötőmestereink legyenek, s hogy ez milyen előnyökkel járhat a „kikötők gaz-

dasági életére” nézve?

Beszéltünk arról is, hogy – közös érdekeinket hatékonyabban képviselendő – egyesületbe tömörüljünk, „magad uram, ha szolgád nincsen” alapon, hogy hatékonyabban képviselhessük a kikötőszolgáltatók érdekeit is.

Köszönet a megjelent hat (!) kollégáknak, jól beszélgettünk, kicsit közelebb kerültünk egymáshoz.

Lehet, hogy rossz időpontot választottunk, és persze az is, hogy minden rendben van ezen a területen, nincs semmi tennivaló.

Bár így lenne, komolyan örülnénk ennek.

Szűcs Ákos BFYC

A cégér

TÁBLÁK A SZÓLŐBEN

Minduntalan találkozunk velük, beléjük botlunk. Tájékoztatnak, felvilágosítanak, eligazítanak, gyakran tiltanak. Rámutatnak: mit, hogyan, merre, mikor, vagy mit ne. Van aztán az ez meg az tilos. Meggyőződésem: eze-

ket ott alkalmazzák, ahol valami el van bajszintva, rosszul van megépítve vagy kialakítva, illetve nem logikus, nem a célszerűségnek megfelelően működik. „TILOS AZ ÁTJÁRÁS”. Persze ott fekszik keresztbe, ahol a leg rövidebb, legcélszerűbb, legkényelmesebb út vezetne. Logikusan arra mennénk, de nem. Azt nem lehet. Mert valami nem úgy készült el, hiányzik, nem volt rá pénz, vagy egyszerűen rosszul tervezték meg. Kénytelenek vagyunk tehát kerülni, lépcsőt mászni, lökdösdödni, stb.

Vannak aztán feliratok, melyek csak simán szerencsétlenek. Az utcánkban két család építtetett közösen egy nyaralót: Szikszayék és a Budamériék. Megbeszélték, hogy a neve mindkettejük családnévének részleteit tartalmazza. „SZIBUNYA” volt az eredeti ötlet. Budaméri Lajos bácsi viszont rém rátartí öregúr volt (családjával teljesen összhangban), ragaszkodott hozzá, hogy az ő nevük legyen



elől. Felcserélte a betűket: „BUSZINYA”. Két napon belül tele torokból ezen röhögött fél Zamárdi. És azért sem. Ragaszkodtak hozzá, hogy ők legyenek elől. Majd egy év elteltével látták be, hogy ez sehogy sem jó. „ÁVE” lett a neve, mint Ági, Vera, Erzsí. A három lányunkat nevezték így.

De térjünk vissza az eredeti témánkra. Sétálok Badacsony hegyének oldalában, már messziről virít egy hatalmas, narancssárga alapon fekete felirat: IRÁNY A TARTÓSAN ALACSONY MINŐSÉG – EREDETISÉG. A többi a növényzet takarása miatt csak közelről látni. (Sajtóper elkerülése végett a tulajdonos adatait elfedtem.)

Szóval ez sem valami szerencsés, de nem baj. Legfeljebb jót nevetünk rajta.

Két éve császkáltam ugyanerre. Szép, fehér boltíves épület, kiírva xxxx Borozó-Étterem. Szemben takaros kis park, csinos fa kilátóval. A park kapuján az alábbi tábla fityegett: „Kizárólag az étterem vendégeinek. Idegeneknek belépni és a kilátóba felmenni TILOS!” Ettől eldurrant az agyam. Nem is igazán a tartalomtól, hanem a megfogalmazástól. Tüstént hátat fordítottunk mind a tizenötén. Mormogtam magamban valami szigorút arról, hova öntsék a borukat, meg kenjék a kosztjukat. Mennyivel másképp hangzana: „Kedves erre

járó! Ezt a kilátót a borozó tulajdonosa – munkatársai építtették. Menjen fel, gyönyörködjön a kilátásban, csodálja meg szeretett tavunkat, örökítse meg fényképen – videón az élményt. Kérem, vigyázzon a saját és az építmény egészségére. Ha megszomjazott vagy megéhezett, szeretettel várjuk borozónkban. Kóstolja meg kínálatunkat.” Ez esetben nyilván betértünk volna, hiszen éhesek is voltunk, szomjasak is, melegünk is volt. Így viszont mentünk máshova.

Most ismét arra jártam, félelemmel vegyes kíváncsisággal vizslattam, változott-e valami. Igen! Kedvenc táblámat kicserélték az alábbiakra:



Na ez sem az igazi, de szelídebb. Mit láttam még? A Borozó-Étterem csontkeményen zárva. A szép épületet bizony kikezdte az idő. Mozgásnak, életnek semmi nyoma. (No comment!)

Lépkedünk tovább az arany, késő őszi nap-sütésben, csodáljuk a színes fákat-bokrokat. Seholy egy teremtet lélek rajtunk kívül. Csak a megkésett lepkék libbennek, pár csalódott seregély cserreg. Hát bizony így jártak, szőlőfürtök leszüretelve. Csend honol mindenütt. Vagy mégsem? Valahonnan beszéd, nevetés foszlánya hallatszik. Távolabb, a hegy oldalában teraszos szőlő. Takaros, fehér épület előtt asztalok, lócsák – és csodák csodája, tele emberekkel. Mi a fene! Valami szervezett (nagypenzű) társaság lehet? De jó nekik, fertező lelketem a negyedik főbűn (irigység).

„Jóóójjeneeeeek feeeeeeeel!!!” – kurjantja felénk egy őszes, mosolygós arc, teli borospohárral integetve. Hátranézünk, mögöttünk senki, akkor ez csakis nekünk szólhat. Gye-

rünk, mi bajunk lehet... Ház alatt parkoló. Bazaltlépcsők, mellette apró vízesés csordogál. Kézfogás, bemutatkozás.

„Én vagyok a szőlősgazda, tiszteljének meg minket, kóstolják meg ó- és új borainkat. A kóstoló ingyenes!” – Balra kemencében lobog a láng, mellette bogrács gőzölög. Főnek a füstölt csülkök.

Minden asztalnál ülnek, de máris perdül két „legény”, lócsát-asztalt lódítanak elének. Terítő libben, töpörtyűs, sajtos tál, friss kenyér.

„Ezek a tavalyi boraink, ezt kóstolják először, a Zeusz a legjobbstb. A csülökre még pár percet várni kell” – sertepertélnék köröttünk a lányok.

„Az új borok még nem tisztultak le, de ízleljék meg ezeket is!”

Miután a csülökből is kerül az asztalra, „Gazd-



uram” leül közénk pár szóra. Fényképeken mutatja, ahogy saját kezűleg, családjával köveket raknak a lépcsőkhöz. Büszkélkedik birtokával rendesen. Mi tagadás, van mire. Meredeken nyúlik fel, majdnem a bazaltoszlopokig, persze teraszokkal tagoltan. Megtudjuk, a felső útról is van kapu, ami nyitva van, persze amikor itt vannak. Telefonálni lehet, akkor itt lesznek. Idén nyitottak. A „Zeusz” a sláger. Előkerülnek az oklevelek, van abból is bőven. A leányai pedig folyamatosan hordják



az ételt-italt. Mi meg eszünk-iszunk, jól mulatunk, beszélgetünk, telik az idő. Majd indulunk tovább, persze nem üres kézzel. Flakonokban-hordócskákban a hegy leve. Miután búcsút intenek, jóllakva, kicsit „bepittyölvé” csoszmoszolunk lefelé. Kergetőznek agyamban a gondolatok. Baromi jól éreztem magam. A többiek is ezt hangoztatják. Szóval, a kutyafáját, hát így is lehet?! Példát vehetne róluk minden „tiltótábla-akasztgató”! Ártanak vele a turizmusnak, az országnak, ráadásul saját maguknak a legtöbbet. Én ugyan nem sajnálom, ha tönkremennek. Ilyen figurák kellene, mint akiknél most jártunk. Mindannyian gazdagabbak lettünk valamivel. Gazduramék az elhozott bor általunk otthagott ellenértékével, mi pedig egy felejthet-



len élménnyel, jó csülökebéddel. És ami a lényeg; egy rendkívül tiszteletre méltó, kedves, számunkra új család ismeretségével.

Merlin



Mikulásbuli az Árnyas Vendéglőben

IGALI CSILLÁVAL

„.....Hogy ne tudjon rábeszélni senki, templomban, térdén állva fogadtam meg, hogy többet ilyet sose!....”

Hát ne is, ha már megfogadta, de azért mi megpróbáljuk újra összeszedni a csapatot egy közös bográcslásra. Csilla is ott lesz, de senki ne merje inzultálni, mert mint tudjuk, ő ilyet többé esküje miatt már nem szervezhet!

Giber Jani, a vitorlázás legmuzikálisabb kocsmárosainak egyike felajánlotta Árnyas nevű műintézetét, hogy **december 4-én 18 órai kezdettel** megkóstolhassuk az ő bükkfatüzelesű bográcspan rotyogtatott ételét:

Vörösboros kalocsai bivalylábszár-pincepörkölt csipetkével és sós burgonyával, friss, forró, saját sütésű kenyérral, savanyúval. A kemencében sült kenyér mellé peccsenyészír, lilahagyma, sőt még repeta is jár, így talán nem leszünk éhesek!

Sajnos csak 150 főt tud befogadni, így a Csilla-bulik félezres közönsége nem lehet jelen, de aki időben regisztrál, annak garantált a helye. Szeretnénk, ha a résztvevő vitorlázók a kaja és a zenei program között aktívan bekapcsolódhatnak azokba a pódiumbeszélgetésekbe, melyeken a legizgalmasabb kérdésekre próbálunk választ kapni meghívott vendégeinktől. Olyan kérdésekre, mint például: a Kékszalag jövője, a lellei kikötőlakók nehéz helyzete, a hajók téli tárolásának lehetőségei, a Tengeri Bajnokság jövője, vagy a kikötői versenyek illetana.



Belépődíj, mely a vacsorát igen, de az italt nem tartalmazza:1980 Ft.

A Porthole Klub tagjai a belépődíjból10% kedvezményt kapnak.

Az Árnyas Étterem a rendezvény ideje alatt italárait 25 százalékkal csökkenti!

Kérjük visszavonhatatlan részvételi szándékodat jelezd a **mikulasbuli@porthole.hu** címen, hogy vissza is tudjuk igazolni, mert a férőhelyek száma korlátozott! A visszaigazolást követően a belépődíjat legyetek szívesek az Árnyas Étterembe beadni, vagy

átutalni Giber János nevére: MKB Bank zRt. 10300002-50133791-11103281

A közleménybe kérlek írd be: Árnyas Mikulásbuli. Aki esetleg nem ismeri az Árnyas Étterem és Kertvendéglőt, nézze meg a honlapját: www.arnyasetterem.hu vagy kérjen hírlevelet, abból mindent megtud: **http://arnyas.hu/hirlevelek/hirlev_2010_jun_1.html**

Amennyiben időhiány vagy egyéb okok miatt az előre fizetés végképp lehetetlen, akkor is jelentkezettek, és ha visszaigazolást kaptatok, a helyszínen is fizethettek.

Szeretettel várunk:

A szervezők

Dockyard Kupa – balatoni évadzáró

Az október 23-24-i hétvégén rendezték a balatoni vitorlás-szezon utolsó kishajós versenyét, melyen 10 hajóosztályban 122 versenyző állt rajthoz, hogy a téli hosszás kényszerpihenő előtt még utoljára megmérkőzhessen vetélytársaival a Balaton hullámain.

A csodás őszi napsütés és a kellemes időjárás szép hétvégével kecsegtette a regattára érkező indulókat, ám a szél nem volt ennyire kegyes a lelkes csapathoz. Szombaton csupán a „B” pályán sikerült egyetlen futamot lebonyolítani – ahol az olimpiai osztályok, valamint a katamaránok és repülő hollandik képviselői versenyeztek –, mialatt az ifjúsági versenyzők hosszás vízi halasztás során várakoztak a megfelelő fuvallatra.

Este a Ramada Hotelben ünnepélyes keretek között jutalmazták az éves ranglista legjobbjait, emellett különdíjban részesültek a nemzetközi versenyeken, a világ- és Európa-

bajnokságokon, valamint világcupa versenyeken 1-10. hely között végzett versenyzőink.

Vasárnapra már a szél is megérkezett, s élénk nyugatias szélben – aminek ereje késő délutánra sajnos jelentős mértékben megcsappant, – három, illetve az optimistek számára két remek futamot sikerült lebonyolítani. Késő délután a Dockyard Kupa díjkiosztó ünnepségével búcsúzott a népes versenyzőtábor az idei szezontól, s a szürkület beálltával a Magyar Vitorlás Szövetség balatonfüredi telepe is kiürült, jelezve a versenyszezon ideji lezárását.

E.B.

Este a Ramada Hotelben ünnepélyes keretek között jutalmazták az éves ranglista legjobbjait



Vasárnapra már a szél is megérkezett, s élénk nyugatias szélben három, illetve az optimistek számára két remek futamot sikerült lebonyolítani



Noha az éves kalendáriumban már nem szerepelt több regatta, néhány lelkes szervező Sipos Péter, azaz „Sipi” vezetésével a kiváló őszi időjárástól fellelkesülve mégis újabb versenyt tervezett október utolsó hétvégéjére a Velencei-tóra, ahol finnesek, siklók, Laser Radial- és 4.7 versenyzők álltak rajthoz, akikhez vasárnap pár lelkes Optimist-művész is csatlakozott.

Évadzárás a Velencei-tavon

A terv remek kezdeményezés volt, melyre sok érdeklődő figyelt fel, így két napra ismét megtelt vitorlással az Agárd előtti vízterület. Csodás őszi napsütés, kellemes szél, megannyi lelkes vitorlázó, s hat remek futam volt a hétvége mérlege. Legnépesebb mezőny finn dingiben gyűlt össze, ahol 23-an álltak rajthoz a szombati DK-i, vasárnapi keleti szélben. Mindkét napon „up and down”, azaz kreuzhátseles pályán küzdöttek egymással – és néha a nádassal – a résztvevők, ugyanis a regatta érdekessége az volt, hogy ezúttal nem a nagy vízterületen, azaz a „nagy pályán” tűzték ki a versenyterületet, hanem közvetlenül Agárd előtt, ami még érdekesebbé tette a viadalt. Szombaton négy, vasárnap pedig két futamot rendeztek meg, melynek során finn dingiben a szombaton remekelő, s három futamgyőzelmet

besöprő Schömer Dávid bizonyult a legjobbnak, akit az utolsó napon ugyan megszorogattott Bartos Zoltán és Sipos Péter, ám az összetett győzelmet nem tudták elvenni Dávidtól. Siklóban Sulyok Miklós, Radiálban Sipos Bálint, 4.7-ben Virág Flóra–Benedek Anna, pillében Kiss Márton, míg a legkisebbeknél, az optimisteknél Nyári Dániel végzett az élen, s térhetett haza az évad utolsó aranyérmével. A versenyszezon így már nem csupán a Balatonon, de a Velencei-tónál is lezárult, ám a lelelkesebb vitorlázók még hosszú hetekig – amíg csak jég nem borítja be a vízfelszínt – szívesen edzenek s vitorláznak hazai tavainkon, így remélhetően sokáig láthatunk még hullámokat szelő vitorlásokat egy-egy szép őszi, esetleg téli napon.

Eszes Bernadett

49errel Máltán

Az október 31. – november 7. közötti egyhetes időszakra Haidekker Balázs és Nobilis Demeter 49er bajnok párosunk meghívást kapott a 2012-es ötkarikás játékokra készülő máltai 49er kettóstól, Benji Borgtól és Sebastian Ripadtól egy közös edzőtáborozásra a kis szigeten.

Balázs és Döme egy tavaszi Garda-tavi versenyen barátkozott össze a máltai duóval, akikkel azóta is tartják a kapcsolatot, s akik meghívták fiainkat egy közös edzésre, melyen biztosítottak számukra hajót is, így a magyar kettősnek csupán rudazatot és vitorlázatot kellett magával vinnie. Az edzőtábor első napjait St. Paul's Bay-ben tartotta a két hajó, melyen csodás napsütéses időben, erős szélben, meglehetősen hullámos

vízen kellett megküzdeniük fiainknak a számukra nem megszokott időjárás viszonyokkal, ami igen hasznos és tanulságos volt Balázs és Döme számára. A máltai kettős rengeteg tanáccsal látta el őket mind az erős szeles hajóvezetést, mind a manővereket illetően, illetve a párosok sok állítási lehetőséget kipróbáltak és megvitatottak az edzések során. A hét második felében a fiúk átvitorláztak Málta fővárosába, Vallettába, ahol



az edzőtábor végén kezdődött a nemzeti bajnokság, melynek első napján Balázs és Döme is rajthoz állhatott. Meglepetésükre a remek helyszíni adottságok ellenére a magyar viszonyoktól messze elmarad a szigetország kishajós vitorlásélete, ezért annak népszerűsítése érdekében komoly munkát vállalt a máltai 49er duó is. Mivel a hazai versenyek – és indulóinak létszáma – igen csekély, a bajnokságon is csupán 50-60 hajó versenyzett – noha minden osztály (Optimisttől egészen a katamaránokig) képviselői ugyanabban az időpontban teheték próbára tudásukat. Így a máltai

kettősnek megfelelő mezőny hiányában folyamatosan járnia kell Európa vizeit, hogy rajthoz álljon a világkupa-fordulókon, valamint a rangosabb grade 2-es viadalokon. Benji és Seb a rengeteg utazás és versenyen szerzett tapasztalat révén sokat fejlődött az elmúlt szezon során, így Balázs és Döme rengeteget tanulhatott tőlük, s remek edzőpartnernek bizonyultak. Természetesen az sem volt hátrány, hogy fiaink gyengébb szélben, kevésbé hullámos vízen (balatoni körülményekhez hasonló situációkban) el-el tudták kapni a máltai kettóst.

Eszes Bernadett



Szent Márton Kupa Izola

Az iskolai őszi szünet utolsó napjaiban zajlott a szlovéniai Izolában a Szent Márton Kupa, melyet majd egyhetes edzőtábor előzött meg optimisteseink számára.

Hat klub 22 lelkes fiatal Optimist-versenyzője utazott el Izolába Török Péter, Hodács Attila és Szalay Dániel vezetésével, hogy kihasználja az iskolai szü-

net adta edzési lehetőséget, majd tegye próbára tudását a hétvégi viadalon. A hét időjárása inkább a nyári Balatonra, mint a haragos tengerre emlékeztette a résztvevőket, ugyanis a szél nem igazán korbácsolta fel a vizet és a kedélyeket. Így aztán maradt a gyenge szeles edzés, a taktikai megbeszélések, a technikai állítások csiszolása. A hét végére szerencsére a szél is megélné, s szombaton 8-10, majd vasárnap 10-15 csomóban két-két remek futamot sikerült teljesíteni.

Öt nemzet 113 optimistese állt rajthoz néhány Laser 4.7 és pár 470-es egységgel, valamint 25 Laser Radial versenyzővel egyetemben – akiknek a regatta egyben a nemzeti bajnokságként is szolgált. Így ők már pénteken megkezdték a versenyzést, s kettővel több futamon mérték össze tudásukat.

Optimisteseink ezúttal is szép teljesítményt nyújtottak. Péch Lóránt bronzéremmel térhetett haza, s állhatott fel a dobogó legalsó fokára két szlovén

versenyző, Maks Vrcaj és Peter Lin Jazenic mellé, mialatt Tóth Levente a 12., Wolf Szabolcs pedig az előkelő 15. helyen végzett. A lányok versenyében az összesített lista 7. helyét megszerző olasz Jana Germani bizonyult a legeredményesebbnek, s egyben a serdülők versenyének ezüstérmese volt a szlovén Liam Orel mögött, aki az abszolút 5. helyet szerezte meg. Az ifjancok versenyében is született magyar siker Tenke Áron jóvoltából, aki összesített 27. helyezéssel a serdülők között egyetlen helyezéssel maradt le a dobogóról, s szerzte meg a 4. helyezést.

Eredmények:

<http://www.jadralniklub-burja.si/si/regate/napovednik-regat/2010/martinova-regata-2010.html>

Eszes Bernadett

EREDMÉNYEK

- 1. Maks Vrcaj (SLO)
- 2. Peter Lin Janic (SLO)
- 3. Péch Lóránt (HUN)
- 12. Tóth Levente (HUN)
- 15. Wolf Szabolcs (HUN)
- 23. Szalai Kóta (HUN)
- 27. Tenke Áron (HUN)

- 29. Tóth Márton (HUN)
- 30. Takácsi Lilla (HUN)
- 32. Ziegler Kristóf (HUN)
- 40. Roznár Katalin (HUN)
- 47. Korchmáros Sára (HUN)
- 50. Oláh Gergely (HUN)
- 57. Czeizel Jakab (HUN)
- 66. Hadnagy Zsombor (HUN)
- 72. Argay Balázs
- 73. Bednár András
- 74. Futó Marcell
- 75. Durbák Márton
- 83. Lászlófy Levente
- 88. Lászlófy Ábel

Jabuka Regatta
2010. november 12-14. Vodice

A nyolcadik éve megrendezésre kerülő adriai távolsági versenyen idén szép magyar eredmény született az Almádi Yacht Club Perjura névre hallgató Nautic 12 Racer vitorlásának jóvoltából.

Néhány évvel ezelőtt a magyar hajósok körében is igen népszerű verseny volt az évente november második hétvégéjén lebonyolított Jabuka Regatta, hiszen jó megmérettetésnek bizonyult a majd 100 tengeri mérföldes út megtétele, igazán remek hangulatban lehetett lezárni az adriai vitorlásszezont s téliésíteni magunkat és hajóinkat a zordabb időjárás beköszöntése előtt. Idén azonban csupán egyetlen magyar hajó állt

rajthoz a 75 vitorlást számláló mezőnyben, talán épp az utóbbi évek nem éppen legideálisabb időjárás körülményei miatt. Volt már óriási szél, hosszas halasztás, s még egy kisebb hóvihár is előfordult a verseny történetében, ám idén igazán kiváló vitorlázóidőben versenghettek egymással öt ország (Horvátország, Szlovénia, Magyarország, Csehország és Ausztria) lelkes hajósai. A verseny egyik érdekessége, hogy nem napközben,



hanem késő este dördül el a startpisztoly, így az indulók esti sötétben, komoly navigálást igényelve vágnak neki a távnak, hogy megkerüljék a verseny névadójául szolgáló, Jabuka névre keresztelt parányi szigetet, mely mint egy jókora zátony emelkedik ki a vízből a rá vetülő hajnali napfény első sugarainak jóvoltából. Az este nyolc és éjfél közötti időszakra tervezett rajt időpontja idén este 10 órára esett, enyhe keleties szélben indultak neki a Vodice–Komorica–Jabuka–Blitvenica–Vodice útvonalnak, s a

legügyesebbek pirkadatkor, hajnali hat óra körül kerülték a kicsiny szigetet. Az Almádi Yacht Club hétfős csapata Nobilis Kristóf kormányzásával végig a 10-18. hely között vitorlázott a néhol meg-megálló szélben, végül a 15. helyen szelte át a célvonalat, mellyel bronzérmet szereztek csoportjukban.

Az abszolút győzelmet Ante Vanjaka 17,4 méteres vitorlása szerezte meg, akik szombaton kora délután értek célba, majdnem öt órát ráverve a második helyen érkező, Anadora névre hallgató vitorlásra, melynek kormányosa a horvátok laseres olimpikonja, Mate Arapov volt. A magyar csapat a 15. helyen, csoportos harmadikként valamivel éjfél után futott be.

A csapat tagjai: Nobilis Kristóf, Herkó Dezső, Nobilis Deme-ter, Nobilis Benedek, Sipos Ágoston, Újhelyi-Gáspár Miklós és Monory-Mész András

http://www.vodice.net/tijat/results_JABUKA_ukupno.html

E.B.



FD Matchrace – Berlin



November 13-án, szombaton immáron harmadik alkalommal rendezték meg az FD Berlin Matchrace-t, melyre tíz páros kapott meghívást, köztük az osztály többszörös Európa- és világbajnok magyar kettőse, Majthényi Szabolcs és Domokos András, de rajthoz állt Szabolcsék hasonló babérokkal rendelkező örök nagy riválisa, a dán Bojsen-Möller testvérpár csakúgy, mint a volt NDK-s Borowski testvérek, akik közül a kormányos ezüstérmes volt a szöuli olimpián, Pusanban 470-esben, a kétszeres kalózos Európa-bajnok Ralph Jambor, továbbá Uwe Steingross, aki idén a Soling Masters VB-n szerzett aranyérmet.


A délelőtt folyamán a tíz egységet két ötös csoportra osztotta a rendezőség, s a round robin szabályai szerint zajló selejtező futamokból – melynek során minden páros versenyez egymás ellen – az első két-két páros léphetett tovább az elődöntőbe. Szabolcsék csoportjában éles küzdelem alakult ki a továbbjutásért, hiszen három egység is azonos ponttal végzett, így az utolsó futam győzelme számított, mely a magyar duónak kedvezett. Olcsi és Domi a német Steingrossékkal találkozott az elődöntőben, ahol 2:1 arányban bizonyultak jobbnak a német kettősnél. Eközben a másik ágon két testvérpár, a német Borowski- és a dán Bojsen-Möller fivérek versenyeztek egymással, akik közül a dánok szereztek meg a győzelmet s jutottak tovább a döntőbe, hogy megvívjanak a magyar párossal. A kis berlini tavon csikos, pöffös szélben Olcsi és Domi sima 2:0-s győzelmet aratott örök riválisai felett, s szereztek meg a verseny végső győzelmét. Gratulálunk!

E. B.

A Wild Joe a Rolexen

Fotó: Kurt Arrigo/Rolox

A 600 mérföldes Rolex Middle Sea Race idei győztese – a korrigált idők alapján – a Bryon Ehrhart kormányozta Lucky nevű TP-52 lett. „Sok időt töltöttünk a Wild Joe közelében, ami külön motivációt jelentett. Jó néhányszor kerültünk egymás elé és mögé a verseny alatt. A Cookson 50 (Cantakerous), a Wild Joe és a Pace – folyamatosan egymással versengtünk” – hangzott a magyar csapatra nézve is elismerő nyilatkozat a nyertesektől.

 A magyar egység korrigált összesítésben a 25., kategóriájában a 4. helyet szerezte meg, noha a tulajdonos-skipper Józsa Mártonon kívül – akinek ez volt a harmadik Rolex Middle Sea

egy magyar egység látványa egy efféle versenyen. Így igazán azt sem tudtam, magamtól mit várhatok, de amint hajózni kezdtünk, a csapat fantasztikusan működött, száz százalékot vitorlázva, ami meg is hozta a szép eredményt. Jó, ha realista vagy, és egyszerűen csak teszed, ami tőled telik, de amit most elérünk, arra igazán büszkék lehetünk. Mindannyian igazán tehetséges, olimpiai szintű vitorlázók – tudják, mit kell tenniük. Egy offshore hajón nagyban kell gondolkodni, és túllépni a kishajós 'mindenre rámozdulunk' fókuszon – nekik ez most új élmény volt.”



A Wild Joe csapata: Józsa Márton (skipper, kormányos/traveller), Palatinus Tibor (váltásparancsnok, kormányos/traveller), Kelemen Tamás (kormányos/traveller), Goszleth Marcell (kormányos/traveller), D'Albini András (navigátor), Bret Perry (main-trimmer, taktikus), Vigh András (main-trimmer), Aklan András (trimmer), Adorján Csaba (trimmer), Király Csaba (grind/pit), Galgóczi Tamás (grind/pit), Pál István (grind), Magyar-Kossa Zsolt (mast/mid-bow), Németh Áron (bow), Lukács Csaba (bow/mast)

T.ZS.

Race-e – a legénység jó része először vett részt offshore versenyen. A verseny után így nyilatkozott: „Azt hiszem, ez az első jó magyar eredmény az offshore versenyeket tekintve, szóval van okunk az elégedettségre – és azok is vagyunk! A legénység egyik tagja Ausztráliából érkezett, az ő tapasztalata sokat segített a versenyen. Nagyon jó volt itt Máltán vitorlázni, így remélem, legközelebb is itt leszünk. Néhány horvát verseny mellett jövőre tervben van a májusi Rolex Capri Sailing Week májusban, konkrétan a Rolex Volcano Race, aztán a többit majd meglátjuk.”

Az említett ausztrál, a fedélzeten stratégaként működő Bret Perry így folytatta: „A csapat főként dingisekből áll, akiknek ez volt az első offshore tapasztalatuk. Újnak számít a hajó is számukra, és amúgy sem szokványos



Zsúri-szoba: Óvva intellek – avagy intelmek az óvásról

Az idei versenyszezon véget ért. A beérkezett óvások, orvoslai kérelmek alapján kitűnik, hogy nincs mindenki tisztában lehetőségeivel, az óvási eljárás, a fellebbezések módjával. Éppen ezért szeretném az alábbiakban összefoglalni a legfontosabb tudnivalókat.

Ki óvhat hajót? Hajó, versenyvezetőség, Óvási Bizottság.

Ki adhat be orvoslai kérelmet? Hajó, versenyvezetőség, Óvási Bizottság.

Óvástárgyalás nélküli kizárásról a versenyzőket a Hirdetőtáblán az óvási határidőn belül tájékoztatni kell. Futamot, rendezést óvni nem lehet, csak orvoslai kérelmet lehet beadni – ennek azonban az is lehet az eredménye, hogy törlik a futamot.

Ki adhat be újratárgyalási kérelmet? Hajó, versenyvezetőség, Óvási Bizottság. Határidő: 24 óra.

Az eredményt befolyásoló téves számolást vagy egyéb kifogást a kihirdetést követő 30 percen belül kell beadni.

Az óvás követelményeit a 61. szabály tartalmazza. Az Óvási Bizottság teendőire az **M Függelék** ad útmutatót. Fellebbezések: **F Függelék**ben rögzítettek szerint, de a döntést követő 15 napon belül.

Miért kell az óvott felet értesíteni? Meg kell adni a másik félnek a lehetőséget, hogy hibáját büntetőfordulóval elismerje, s mentesítse magát a büntetés alól. (Súlyos kárt okozó hajó büntetőfordulóval nem mentesítheti magát, ki kell állnia a futamból.)

Az óvási szándéknak világosnak, egyértelműnek kell lennie. (Óvlak – Protest szó kiáltásával és az óvo lobogó kitérésével.) Ha az óvott hajó büntetőfordulót tesz, akkor vissza lehet vonni az óvo lobogót, de ha későn jelezzük az óvási szándékot, akkor az óvás nem érvényes. A versenybírószám mindig mérlegel, hogy az óvást érvényesnek lehet-e minősíteni vagy nem.

A büntetőfordulót azonnal az esemény után el kell végezni. A nemzetközi versenyeken kb. 10-15 másodpercet ad a bíróság a forduló elkezdéséhez. Ez nem szabály, de bevett gyakorlat.

Írásban beadott óvást a tárgyalás megkezdése előtt, a versenybírószám jóváhagyásával lehet visszavonni.

Orvoslai kérelemnek mikor lehet helyt adni? Lásd **62. szabály**: „Ha valakinek futambeli vagy végső helyezése, nem saját hibájából **jelentősen** rosszabb lett...” Többek között: A 2. rész szabályait megsértő hajó **sérülést vagy fizikai rongálódást okozott**. Ne feledkezzünk meg arról, hogy egy hajónak el kell kerülnie az érintkezést. Ha kárt okozó ütközés történik, akkor az útjogos hajó is büntethető.

Tusnai Gabi



Újabb magyar ISAF-zsúritag

Regényi Zsolt, azaz Tiszó vizsgaeredményei alapján vált az Int Jury ISAF nemzetközi versenybíró stáb tagjává, tizenegy társával együtt. A korábbi – mindeddig egyedüli magyar – Németh Miklós kinevezését pedig két évvel meghosszabbították.

Gratulálunk!



Ajándékozzon karácsonyra PORTHOLE KLUB-TAGSÁGOT
hajós barátainak, ügyfeleinek.

Klubtagjaink nem csak havonta megjelenő magazinunkat kapják kézhez, de számos kedvezményt vehetnek igénybe szerződött partnereinknél.

A részletekért látogasson el Portálunkra: www.porthole.hu

Nemzetközi Impression Sailing Week Regatta

NOVEMBER 5-6. BIOGRÁD, HORVÁTORSZÁG

A negyedik nemzetközi Impression Sailing Week Regattát a Burin Yachting Club az Elan Yachtinggal és a Biográdi Yacht Clubbal közösen szervezte meg. Idénre bővült a mezőny is: 54 hajó startolt el a három – egy technikai és két navigációs – futamon. A negyedik versenyt a bizonytalan és gyenge szél miatt sajnos nem tudtuk elindítani. Ezt leszámítva az időjárás csodás volt: 20-21 fok napsütésben.

Ebben az évben érkeztek csapatok Csehországból, Szlovákiából, Magyarországról (a Sabján Annamari által vezetett lánycsapat, és egy amatőr egység) és Olaszországból is, de a többséget a szlovén és horvát hajók alkották. Az 54 ELAN-on összesen több mint 300 versenyző indult el.

A hajókat két fő csoportba osztottuk:

1. Performance (verseny) és
2. Impression (túra)

Ezeket aztán további, kisebb alcsoportokra bontottuk, hajóméret alapján. Ebben az év-

ben a Sv. Katarina szigetet megkerülve, a kikötő bejáratánál ért véget.



Szombaton a verseny kicsit későn kezdődött, mivel 13:00-ig kellett várunk a



ben lehetőség volt ORC osztály indítására is, itt kilenc hajó indult.

Pénteken mérsékelt északnyugati szél fúj, amely a versenyt élvezetessé, és akciódússá tette. Az első futam technikai volt, amely a Paman csatornában került megrendezésre, Galesnjak és Zdrelic szigetek között.

A második, navigációs verseny innen indult szélnek, majd megfordulva Biográdnak,



stabil délkeleti szélre, így csak egy futamot tudtunk megrendezni. A navigációs verseny Biográdnak indult, majd délnek fordulva Vrgadának, aztán megkerülve Kotula és Gangro szigeteket Biográd felé volt a cél.

Összesítésben és csoportjában is a versenyt az ELAN Racing team csapata nyerte a Tomaz Copi kormányozta Elan.ka nevű ELAN 350-nel, 3 pontos végeredménnyel.

Így mentek a magyarok:



Sabján Annamari a következő legénységgel indult: Majoros Bea, Gál Gabriella, Molnár Judit, Scholtz Petronella, Sztanics Lidia és Tóth Hajnal. A csapat az ELAN Yachting színeiben versenyezve kitűnő eredményt ért el. ELAN 40-es, Vongola nevű hajójukkal a 40 lábás hajók P 4.1-es csoportjában az első helyet szerezték meg, összesítésben pedig a 22. helyet érték el 62 ponttal.

Tóth József

2010. ÉVI olimpiai és utánótlás RANGLISTÁK és VILÁGVERSENYEK DÍJAZOTTJAI BALATONALMÁDI RAMADA HOTEL

I. OLIMPIAI OSZTÁLYOK (felnőtt)

LASER

LASER Radial Női I-III.

1. *Hegedűs Fanni* (25,0 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. *Héjj Viktória* (12,0 p) Yacht Klub Agárd
3. *Matis Klaudia* (11,2 p) ALBA REGIA SC

LASER Standard I-III.

1. *Kaiser Kristóf* (59,8 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. *Bakóczy Róbert* (54,2 p) Spartacus Vitorlás Egylet
3. *Fazakas György* (52,6 p) Lellei Vitorlás Egylet

NEMZETKÖZI EREDMÉNYEK:

Berecz Zsombor: Laser Világkupa (AUS) 6. hely, D-one (Devoti-one) Gold Cup 2. hely

470

470 I-III.

1. *Váradi Imre - Serke Áron* (55,4 p) BYC
2. *Gond Gergely - Szellem Balázs* (43,3 p) THE
3. *Györfly Bálint - Lillik Ákos* (28,1 p) Tihanyi Hajós Egylet

STAR

STAR I-III

1. *Tenke Tibor – Bezeréti Miklós* (54,9 p) Spartacus VE
2. *Káta Péter – Pili György* (37,4 p) MKB Bank VK
3. *Gereben Márton – Gereben Péter* (28,7 p) Spartacus VE

49ER

49er I-III.

1. *Haidekker Balázs – Nobilis Demeter* (26,0 p) Almádi Yacht Club Juniorok
2. *Hamrák Péter – Gerlits Attila* (22,2 p) Spartacus VE
3. *Ignác Károly* (21,2 p) – *Körtvélyesi Miklós* (17,8 p) Spartacus Vitorlás Egylet

FINN DINGHY

FINN I-III.

1. *Beliczay Márton* (143,0 p) ALBA REGIA SC
 2. *Huszár Géza* (139,8 p) Sirály Vízisport
 3. *Hirschler Richárd* (125,2 p) Soproni Építők SK junior
- Legjobb masters: *Huszár Géza* (139,8 p) Sirály Vízisport

OLIMPIAI osztályok MASTERS és VOLT OLIMPIAI

OSZTÁLYOK EB – VB eredményei :

Majthényi Szabolcs – Domokos András FD VB 1. hely (7-szeres Világ bajnokok, ifi koruk óta együtt mennek, az

elsőt kölcsön hajóval) *Wossala György – Németh Péter – Vezér Károly* (Balatonfüredi Yacht Club) Soling EB 1 hely, masters VB 3. hely *Tenke Tibor – Bezeréti Miklós* (Spartacus Vitorlás Egylet) Star Masters VB 3. hely *Szilvassy Attila* (Alba Regia SC.) Finn Masters VB 5. hely *Székely Antal* (Balatoni Hajózási SE.) Finn Grand Masters VB 5. hely *Schömer András* (Alba Regia SC) 10 Finn Legend Masters VB 4. hely

II. UTÁNPÓTLÁS OSZTÁLYOK

LASER

LASER JUNIOR I-III.

1. *Kaiser Kristóf* (59,8 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. *Bakóczy Róbert* (54,2 p) Spartacus Vitorlás Egylet
3. *Földesi Gergely* (48,1 p) Balatonfüredi Yacht Club

470 JUNIOR I-III.

1. *Váradi Imre - Serke Áron* (33,6 p) BYC
2. *Györfly Bálint - Lillik Ákos* (22,2 p) THE
3. *Gond Gergely - Szellem Balázs* (21,6 p) THE

FINN JUNIOR I-III.

1. *Hirschler Richárd* (125,2 p) Soproni Építők SK
2. *Haidekker Elemér* (98,4 p) Almádi Yacht Club
3. *Héjj Ádám* (94,2 p) Yacht Klub Agárd

LASER RADIÁL

LASER RADIÁL I-III.

1. *Mátyás Viktor* (99,4 p) Yacht Klub Agárd
2. *Héjj Viktória* (94,0 p) Yacht Klub Agárd
3. *Rozsnyay Domonkos* (92,6 p) Spartacus VE

Legeredményesebb leány versenyző

Héjj Viktória (94,0 p) Yacht Klub Agárd

LASER 4.7

LASER 4.7 I-III.

1. *Vadnai Benjamin* (127,0 p) Balatonfüredi Yacht Club
2. *Huszka Mátyás* (115,0 p) Balatonfüredi Yacht Club
3. *Takács Levente* (88,4 p) Balatonfüredi Yacht Club

Legeredményesebb leány versenyző

Virág Zsófia (84,4 p) Yacht Klub Agárd

420-AS

420-AS I-III.

1. *Péché Fanni – Héjj Eszter* (63,4 p) Révfülöpi Iskolai Vitorlás Vízisport és Korcsolyázó Egyesület - THE
2. *Gráfel Vince – Weidinger György* (59,2 p) THE

3. *Földesi Péter – Borsos Dániel* (70,0 p) THE

Legeredményesebb leány versenyző Péché Fanni – Héjj Eszter (63,4 p) Révfülöpi Iskolai Vitorlás Vízisport és Korcsolyázó Egyesület- THE Tihanyi Hajós Egylet

KALÓZ IFJÚSÁGI

1. *Debreceni János - Debreceni Csaba* Atomerőmű SE CADET

CADET I-III.

1. *Bagó Áron – Polgár Lukács* (97,8 p) THE
 2. *Bors Máté S* (74,2)– *Horváth Balázs S* (68,2 p) THE
 3. *Munka Márton – Kanyicska Márk* (65,2 p) THE
- Legeredményesebb serdülő versenyző Bors Máté (kormányos) THE Horváth Balázs (legénység) THE Legeredményesebb leány versenyző Kristóf Júlia kormányos* (43,0 p) Balatonfüredi Yacht Club Szilassy Emese legénység (61,8 p) Tihanyi Hajós Egylet

OPTIMIST

OPTIMIST I-III.

1. *Gyapjas Balázs* (387,6 p) Balatonfüredi Yacht Club
 2. *Péché Lóránt József* (366,6 p) Révfülöpi Iskolai Vitorlás Vízisport és Korcsolyázó Egyesület Optimist EB 3. 2010-ben
 3. *Gyapjas Zsombor* (363,8 p) Balatonfüredi Yacht Club
- Legeredményesebb serdülő versenyző Vadnai Jonatán S* (362,2 p) Balatonfüredi Yacht Club
- Legeredményesebb leány versenyző Roznár Katalin* (300,8 p) Révfülöpi Iskolai Vitorlás Vízisport és Korcsolyázó Egyesület

Legeredményesebb első éves versenyző Nagy Bernát (211,2 p) Kereked Vitorlás Klub Csopak

UTÁNPÓTLÁS EB - (VB)

- Vadnai Benjamin* (BYC) 5 1995 EB 2. hely, U16 I. hely Optimist EB 2-ik 2009-ben EB 5. hely *Bathó Péter* (BYC) 6 1994 Byte VB 5. hely, EB 3. hely Laser Radiál VB U17 10. hely, EB ugyanezen korosztályban 8. hely *Péché Lóránt* (RIVE) 1 1996 EB 3. hely *Gyapjas Balázs* (BYC) 2 1997 EB 5. hely *Bors Máté – Horváth Balázs* (THE) 4 1996 /1999 VB serdülő I. hely

DÍJAZOTT EDZŐK

1. *Baráth Gábor* BYC 2. *Csomai József* BYC 3. *Eszes Bernadett* AYC 4. *Eszes Tamás* BPYC 5. *Gerencsér Gergely* THE 6. *Majthényi Zsombor* YKA 7. *Perényi Miklós* BYC 8. *Regős Attila* THE 9. *Sipos Péter* ARSC 10. *Sipos Bence* YKA 11. *Török Péter* RIVE 12. *Weöres László* KEREKED

LEGJOBBJAINK

Az év vitorlázói: Berecz Zsombor és Péch Fanni

A Magyar Távirati Iroda felkérésére a hazai sportszövetségek 1964 óta minden esztendőben eldöntik, kik sportágukban az év legjobbjai. Az MTI ennek eredményét december elején teszi közzé – a listára hagyományosan egy-egy férfi és női sportoló nevét várják.

A Magyar Vitorlás Szövetség Elnöksége november 9-i ülésén megválasztotta 2010 férfi és női vitorlázóját – a megtisztelő címet idén Berecz Zsombor (Laser) és a Péch Fanni–Héjj Eszter (420) kettős számára adományozta, akik díjait a február 19-i Vitorlásbálon vehetik át. Az MTI felé sportágunk egy-egy legjobbjaként pedig Berecz Zsombor és Péch Fanni nevét terjeszti elő az MVSZ.

Berecz Zsombor (Laser) megfelelő téli kondicionális felkészülésének, valamint a Javier Hernandezdel 2010 februárjában elvégzett vízi alapozó edzőtábornak köszönhetően rendre arany csoportban versenyzett a világversenyeken, s több alkalommal részese volt a legjobb tíz számára kiírt medal race futamoknak, így tavasszal előregrott a vi-

láganglista 19. helyezéséig, amire magyar Laser-versenyző korábban még nem volt képes. Eszes Tamás 2001-ben a 23. helyezéssel jutott, amit évekig senki meg sem közelített. Legkimagaslóbb versenyeredménye a melbourne-i (AUS) világtupa-fordulón elért 6. helyezése, melyen győztesként szel- te át a célvonalat a legeredményesebb tíz versenyzőnek megrendezett döntő medal



Péch Fanni és Héjj Eszter: 420-ban versenyző fiatal tehetséges női kettős, akik 2010-ben megnyerték az országos bajnokságot, valamint az osztály éves ranglistájának is élén végeztek, megelőzve fiú vetélytársaikat. Nemzetközi szinten is szép eredményeket tudhatnak magukénak. Fanni 2008-ban az Optimist Európa-bajnokságon ezüstérmert szerzett, s az új hajóosztályban, 420-ban



race futamon – ezt korábban még egyetlen magyar versenyzőnek sem sikerült teljesítenie. Zsombor a világversenyeken a Lasermezőny élvonalának állandó szereplője, emellett ősszel kipróbálta magát az új egy-személyes dingi, a D-one világbajnokságán is, ahol ezüstérmert szerzett, megelőzve a Finn osztály idei világbajnokát.

is az élmezőnyben versenyez, s számos hazai győzelmük mellett Eszterrel az ISAF Youth világbajnokságon az előkelő 11. helyen végeztek. Fanni és Eszter ősztől átültek 470-be, és külföldi edző és edzőpartner segítségével megkezdtek felkészülésüket a női olimpiai osztályban.

MVSZ

ÖSSZESÍTÉS

Yardstick Trophy 2010

A Somogy Megyei Vitorlás Szövetség által kiírt Yardstick Trophy Nagyhajós Kupasorozat 2010. november 6-án befejeződött. A versenysorozat 9 versenyből és 11 futamból állt, melyen összesen 246 különböző hajó vett részt. A sorozat közel kétezer vitorlázót mozgatót meg ebben az évben.

A yardstick I osztályt sokáig a révfülöpi Amphirite vezette magabiztosan. A Virág Barnabás által kormányzott hajó az első, a harmadik és a negyedik fordulón teljesített kimagaslóan, és ha a hajrában nem mulaszt két versenyt, akkor szinte senki nem vehette volna el tőle a kupagyőzelmet. Végül ketten is megelőzték, így Virágéknak meg kel-



lett elégedniük a bronzéremmel. Az egész szezonban egyenletesen jó teljesítményt nyújtó fonyódi X-35-ös a Lábady Zsolt és Lábady Balázs kormányzásával 14 pontos

előnyrel nyerte a kupasorozatot. Az ezüstérmes helyen a lellei Anna nevű 70-es cirkáló végzett. Az Anna idén került Lellére és Fehéri Gábor kormányosnak is ez volt az első szezonja, hogy 70-es cirkálót kormányzott, sőt az év elején a csapatépítéssel is sokat bajlódott. Ennek ellenére csupán egy versenyt mulasztva értek fel a dobogó második fokára. Az első hat helyezett közé befért még egy 70-es cirkáló, az

Írókéz, Sopi új NAU 370 RUN típusú hajója a Sleepwalker, és az egész évben nagyon ügyesen versenyző lellei Gecse Balázs a Hakuna Matata nevű Scholtz 22-essel.

Ys I helyezettek:

1.	Lábad-X	Lábady Zsolt / Lábady Balázs	95 pont	Fonyód
2.	Anna	Fehéri Gábor	81	Balatonlelle
3.	Amphirite	Virág Barnabás	73	Révfülöp

A yardstick II osztályban Bíró doktor (dr. Bíró Péter Gábor) a Fonyódi Kormoránok hírhedt vezetője Vivace nevű új Reginájával utasította maga mögé a teljes mezőnyt. Egy verseny kivételével valamennyi fordulón elindult, bár olykor a hajó kormányzását átengedte fiának, Bíró Márknak. Második a három versenyt mulasztó Imi Jé nevű lellei J24-es lett, melyet az év során Székely Antal és Bodnár Imre kormányzott. A Vivace és az Imi Jé egész szezonban nagy csatát vívott, melyet végül 14 pontos előnnyel a fonyódi hajó nyert meg. Harmadik helyen a 8 versenyt teljesítő fonyódi Merlin végzett. A hajót Tarjányi Attila kormányozta, magabiztos előnnyel megelőzve a lellei Reginát, a St. Elmót. Ebben az osztályban jól szerepeltek a hagyományos 25-ös jollék, megszerezve az 5. 6. és 8. helyezést. Dr. Martin János, Kenéz László és Székely Róbert a Port Lacaj kemény magjaként hozták az élmezőnybe a Balaton kincseinek számító 25-ösöket.

Ys II helyezettek:

1.	Vivace	dr. Bíró Péter Gábor / Bíró Márk	159	Fonyód
2.	Imi Jé	Székely Antal / Bodnár Imre	145	Balatonlelle
3.	Merlin	Tarjányi Attila	107	Fonyód

A yardstick III-ban nagy fölényrel nyert a balatonföldvári Kosztolányi Balázs Birdie nevű hajójával. Sokan nem tudják, hogy még az Aranysekli sorozat előtt kiírt Bahart-os mérföldgyűjtő versenyt is a Birdie nyerte évekkel ezelőtt. A sokáig legyőzhetetlen Dudu lett a má-

sodik, kormányánál a YS III emblematikus figurájával, Szabó Dudu Lacival. Míg Kosztolányi szinte minden versenyen ott volt, addig a Dudu csupán négy versenyt abszolválta, viszont azokat kiemelkedően jó eredményekkel. Mindenesetre a Birdie 52 pontos előnye a kintartás és az eredményes versenyzés összhangjából fakad. A két korosabb, ám gyors hajót egy majdnem új, szemrevaló Etap 21-es követi Gáthy Marcellal a kormányánál. A lellei hajó a helyi hajósbolt nevét viseli, lelleiszel. hu néven szerzett bronzérmet. Az 1-6. helyezettek közé befért még a lellei Viktória, a boglári Pulu és a badacsonyi Catullus Maximus is.

Ys III helyezettek:

1.	Birdie	Kosztolányi Balázs	129	Balatonföldvár
2.	Dudu	Szabó László	77	Balatonlelle
3.	lelleiszel.hu	Gáthy Marcell	74	Balatonlelle

November 5-én tartotta a YST versenynaptár egyeztető megbeszélését a Somogy Megyei Vitorlás Szövetség, melyen tervezet-formában elfogadta a YST 2011 versenyprogramot azzal, hogy annak véglegesítésére 2011. január 31-ig kerül sor. A YST 2010 díjátadójára a 2011. év első YST versenyén kerül sor.

YST 2011 versenynaptár-tervezet:

1.	2011.04.30.	Harmat Kupa – Balatonlelle
2.	2011.05.14.	Kormorán Kupa – Fonyód
3.	2011.06.04.	cms-Schuller Kupa – Fonyód
4.	2011.06.25.	Sekli Kupa – Balatonlelle
5.	2011.07.23.	International Kupa – Balatonlelle
6.	2011.08.06.	Rizling Kupa – Ábrahámhegy
7.	2011.08.13.	Pálos István Emlékverseny – Fonyód
8.	2011.08.27.	Kormorán Kupa – Fonyód
9.	2011.09.10.	Zánka Open – Zánka
10.	2011.10.01-02.	Unitef Kupa – Balatonföldvár
11.	2011.11.05.	Dér Kupa – Balatonlelle

Bodnár Éva



Eladó 11 darab, két szesont használt Optimist kishajó

Oktatási célokra, vitorlás iskoláknak, ideális flotta. Súlyakocsival, felsőponnyával.

T: 20 9547 594



Rosie HUN 52

Borresen dán epoxi Dragon 2 garnitura North vitorlázattal, parton tárolt versenyhajó, rendszámos utánfutóval eladó.

3.500000 Ft vagy 13000 Eur

T:06209357700

One Design Ranglisták 2010

Ranglisták 2010	Helyezés	Hajónév	Kormányos	Klub	Pontszám
8m OD	1	Weight	Gyenes Ákos	Pomáz VICO	115,1
	2	No Name	Kutics Krisztián/Erd s Bálint	TVSK	110,9
	3	Camelot	Kassai András	8m Od SE	106,8
ASSO 99	1	Infla Deus	Detre Szabolcs	KMP VSE	91,8
	2	Fantomasso	Majthényi Szabolcs	Spartacus VE	84,3
	3	Yuppie	Nyári Zsolt	YC Agárd	83,7
Elliott 770	1	Bernát	Fazekas László	Generál SK	44
	2	Pegazus	Virág Balázs	YKA	93
	3	Aster	Szentirmai Gyula	BFYC	99
J24	1	NordTelekom	Makai Gábor	YKA	235,6
	2	BYC Fanatics	Hercsel Erik	BYC	223
	3	J'Korszak	dr. Farkas Tamás	B E	214,6
Melges 24	1	Favonius	Nagy Zsolt Csaba	Diego	114
	2	Syrius	Mattaysovsky Géza	8m Od SE	191
	3	Proximo	Ainslie Ian	Kerekes	199
Scholtz 22	1	Bilfinger Berger	Belle Örs/Litkey Bence	BYC	68,2
	2	Catch 22	Mezei Gábor/Molnár János	TVSK	44,4
	3	Bocs	Ludwig Richard	8m OD VSE	40,9
Sudár Regatta	1	SzászXszép	dr. Szőrényi Gábor	TVSK	120,6
	2	Adrenalin	Kovács Márton	VVEB	98,9
	3	Kemikontroll	dr. Farkas Péter	BS-F ző Vitorlás Klub	88,3
Dragon	1	7 Arts	Dr. Tenke Péter	Spartacus	1148,73
(kormányosi)	2	Jampec	Gömbös Lóránd	HYC	1044,33
	3	Luna	Zenthe Ferenc	Kereked	757,46

A teljes ranglisták Portálunkon olvashatóak: www.porthole.hu



Eladó a 11 m OD osztály bajnok hajója

Hazai gyártású
11 m OD vitorlával,
vagy anélkül eladó.

Érd: **Kálóczy Antal**
06/20 954 7594
kaloczya@unorty.hu

Ki mit tud?

ROZSDÁVAL KÉKSZALAGRÓL ÉS EGYÉB AKTUÁLIS DOLGOKRÓL

Több MVSZ elnökségi értekezletet volt szerencsém az utóbbi időben végigücsörögni, és be kell vallanom, nem jutottam el a tisztánlátásig. Nyilván hiányoznak az ismereteim az ott zajló munka megértéséhez, ezért kihasználva a J24-es versenyeken elmélyült barátságunkat, Nagy Rozsda Attilát, a szervezet társelnökét támadom meg, hátha eloszlik a homály...

Legszívesebben a zafos témákkal kezdeném. Igaz a hír, hogy többen kiléptetek az MVSZ elnökségéből?

Jómagam nem léptem ki. Azt nem tagadom, hogy az utóbbi időben érzelmi kitérésimből juttatok az elnökségi értekezletekre is, de ahogy láthattad, ezzel nem vagyok egyedül. Még ha az adott pillanatban ki is engedem a szellemet a palackból, a szakításig még nem jutottunk el. Tény, nem mindenben értünk egyet – de lássuk be, milyen unalmas is lenne egy testületi míting, ha nem így lenne. Ha esetleg úgy tudod, más kilépett, azt szerintem az érintettől illene megkérdezni.

OK, akkor ez falsz hír volt. Bevallom, egy fórumon láttam, sajátos közegben... De ha bent vagy még, akkor gyorsan összegezhethetnék, mivel is foglalkoztatnak egy MVSZ társelnököt.

A szerepköröm nem túl bonyolult. Kezdetekben a Média Bizottság elnökeként koordináltam a szövetségi kommunikáció marketing- és PR-területeit. Az új főtitkár már ezen a területen is bír kompetenciákkal, életbe léptetett változtatásokat is, így ez időre szerényebb hangsúlyt kapott a teendőim között. Korábbi „nevelt gyermekem”, a Kékszalag Fesztivál 2010-ben is az MVSZ keretein belül került megrendezésre. Ezúttal egy Project Team közreműködésével, melyben irányító szerepem volt. Ez is véget ért a 2010-es Fesztivál lezárásával, illetve a 2011-es Kékszalag-pályázat eredményeinek kihirdetésével. Harmadik vállalkásom az Olimpiai és Élsport Bizottsághoz fűz, ahol szintén többdeggammal serénykedünk az utánpótlás és élsport területén világmegváltó ötleteinkkel.

Nem semmi portfólió, minden elismerésem. De ezzel felvetődik egy másik érzékeny téma is a 2010-es Kékszalag-elszámolást illetően. Mi is az igazság?

Most megvan az a fránya korábbi eredményvállalás vagy sem?

Jaj, már Te is kezdted? Akkor fussuk át, miről is van szó! 2009-ben javában dúlt a gazdasági válság, amikor is döntenünk kellett, hogy milyen feltételekkel merjünk belevágni a 2010-es Kékszalag Fesztivál és Kékpántlika rendezvényeinek megszervezésébe. Most nem idézném az akkori határozatokat, de ha nagyon pontosak szeretnénk lenni, akkor abból illene hivatkoznunk. Szóval akkor az Elnökség határozott a Kékszalag Project Team felállításáról, működési feltételiről, szerepeiről. Az elvárás: rendezzük meg úgy a regattákat és a kísérő rendezvényeket, hogy a tervezett 18 millió forintos nevezési díj tisztán a Magyar Vitorlás Szövetségé maradhasson. Mai fejjel be kell vallanom, ambiciózus, de nem lehetetlen vállalkás volt. Támogatókkal, önkormányzati, minisztériumi és Balaton Fejlesztési Tanácsi pénzek bevonásával össze is jött az egyenleg.

Akkor itt minden rendben?

No, nem egészen. Miután a kormányváltásnak köszönhetően egy picit megakadtak az állami irányítás döntéshozatali fogaskerekei, érthető okokból az Elnökség úgy döntött, hogy kérésüljünk fel a legrosszabbra is – mi van akkor, ha nem sikerül a BFT 5 millió forintját megszerezni? Na, ez lett a második felhívás keringőre, de úgy tűnik, ezt is sikerült nyugalmi állapotba hozni.

De álljunk csak meg egy pillanatra. Azért, mert kormányt váltottak és egyes állami intézmények nem valósították meg ígéreteiket, az ebből fakadó forráskieséseket is neked kellett megoldanod?

Pontosítsunk! Ez sosem egyéni, hanem CSAPATmunka. Ahogy az elmúlt évek során létrejött a Kékszalag Fesztivál, ahol a 300 in-



dulóból 600 hajós résztvevőgárda lett, az, hogy van Kékpántlika, az, hogy már külföldön is jegyzik az eseményt, az mind a MVSZ és lelkes kékszalagos „baráti körének” az érdeme. Ennek megfelelően ezeket a pluszterheket sem mind rám szabták, csak hát valakit meg kell nevezni felelősként – és az évek tapasztalata azt mutatja, hogy ha pénzt kell gyűjteni, ha kockázat van a dologban, sokan nem tolonganak a főszerepekért. De nyugi, rendben lesz, és ha az állam végre utoléri a lemaradásait, még az is meglehet, hogy újabb, ámde valóban kellemes meglepetések érnek minket a témában.

Értem én, értem én. De akkor miért nem érezhető a jogos elismerés, ha már a háláról nem esik szó. Néha olyan stílusú a kommunikáció, amiből arra lehet következtetni, hogy pillanatnyilag Te vagy a feketesegű gyerek a közösségben.

Na, erre mit mondjak? Jeleztem korábban, nem mindenben értünk egyet.

És hogy áll a 2011-es Kékszalag-pályázat? Mit lehet tudni róla?

Ahogy bizonyára Te is tudod, az eredeti cél az volt, hogy a Kékszalag Fesztivál egy termék lehessen, azt értékesíthesse a MVSZ, majd élvezze az ebből fakadó előnyöket. Két éve még – sajnos – nem volt sikeres a pályázat, és újra nekünk magunknak kellett megoldani mindent. Közben még inkább túlnőtt a feladat

rajtunk, így idén ismét a pályázatás került na piredre. Ha jól idézem a statisztikát, 21 pályázó vette ki a kiírást, ebből öt komoly pályázat született. Először a Bontó Bizottság, majd a Bíráló Bizottság kezelte az anyagokat, s egy rangsort javasoltak a MVSZ Elnöksége felé. A testület elfogadta a Bíráló Bizottság javaslatát, és jövőre már végre külsős, a témában igazán jártas cég szervezi a Kékszalag Fesztivált és a Kékpántlikát. A feltételekről bővebben az MVSZ honlapján tudhatsz meg adatokat.

És akkor Te most örülsz?

Az egyik szemem sír, a másik nevet. Nagyon örülök, hogy a Kékszalag Fesztivál végre eladható termék lett, és remélhetőleg egy szakértő csapat tovább emeli a rangját. Megjegyzem, ha bármiben még segíthetek új gazdájának,

örömmel meg fogom tenni. A másik szemem természetesen elhomályosodik, hiszen el kell engednem egyik „nevelt gyermekemet”. De azt hiszem, ez így van jól. Engem a kitalálás mindig is jobban izgatott, mint a működtetés.

Idén többen megjegyezték, hogy a Kékpántlikára be sem tetted a lábad, nehezteltek is rád miatta. Mi volt az oka?

Maradjunk annyiban, hogy nem túl szívderítő személyes, családi okom volt rá, hogy távol legyek. Ám másnap a Kékszalagra már leértem...

Mennyire érzékeli a MVSZ, hogy gond van a rendezvényeivel? Fogynak az indulók, egyre több a kikért bajnokságok száma, és még sorolhatnám a tüneteket.

Ahogy azt én belülről tapasztalom, mindezt érzékeli a testület. Ám nem egységes bizottsági

véleményekkel, különböző prioritásokkal elég nehéz megtalálni a helyes utat. Nekem főleg, hiszen ez nem az én területem a testületen belül. Jómagam rendezés tekintetében beérem a Balatonfüredi Yacht Club vállalásaival, az is pont elég.

Azt látom, hogy az MVSZ-ben vállalt elnökségi munkád eredményes és sikeres, még ha mindez elismertséget nem is jelent. Jól érzékelem, hogy igazán a BYC-ben éled ki magad?

Mit tagadjam. Ha az embert tizenévesen egy közösség befogadja, eteti, biztosítja számára a sportolási feltételeket – sőt bizonyos értelemben értékrendi alapokat rak le –, akkor azzal a szervezettel szemben az ember örökre elkötelezettséget érez. Nincs ez velem sem másként.

G.A.

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége 2010. november 9-i ülésének a 2010. évi 42. Kékszalag Verseny és Fesztivállal kapcsolatos határozatai

2. sz. határozat

(8 igen, 2 tartózkodás)

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége meglepedéssel tudomásul veszi, hogy a 2010. évi 42. Kékszalag Verseny és Fesztivál anyagi értelemben sikeresen zárult, azaz a verseny betervezett nevezési díj bevételét (19 865 650 Ft) a Szövetség az idei évben hiánytalanul a sportág és a versenysport céljaira fordíthatta.

3. sz. határozat

(egyhangú igen)

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége a 2010. október 12-i ülésre megküldött „Kékszalag Sportszakmai Beszámoló”-t tudomásul veszi és felkéri a Titkárságot, hogy az abban szereplő tapasztala-

tokat és arra beérkezett észrevételeket, kiemelten a vízi biztosítás témakörét a 2011. évi 43. Kékszalag-események rendezésénél vegye figyelembe.

4. sz. határozat

(6 igen, 4 tartózkodás)

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége köszönetét fejezi ki a 42. Kékszalag Verseny és Fesztivál magas színvonalú és pénzügyileg sikeres megrendezéséért a Kékszalag Project Teamnek és vezetőjének, Nagy R. Attilának, egyben megállapítja, hogy az elmúlt évek sikeres rendezése nagymértékben hozzájárult a 2011. évi Kékszalag rendezésére kiírt pályázat sikeres eredményéhez.

HAJÓTESZT

Egy nevesincs Sudár

A Scholtz Imre által tervezett és 1991-ben épült hajó egy évvel később került csak vízre. Neve nincs hajó – halványan ugyan látszik egy Giovanni felirat, de babonából és frappáns név híján az újrakeresztelés még várta magát.

Sokan külföldről próbálnak használni hajót behozni, nekem is ajánlották, de egy nagyhajós barátom figyelmeztetett, hogy „látatlanban nem célszerű használni hajót behozatni, mert gondok lehetnek az ozmózis körül”. Nekem előtte egy NDK-s gyári 420-asom volt (ez most is megvan). A Sudár hibátlan külső és belső állapotban került hozzánk 10 éve. A

Sudár Sport

Egységes tervezésű, Balatonra termelt túra-verseny vitorlás hajó

Teljes hossza: 8,00 m

Vízvonal hossza: 6,60m

Szélessége: 2,25 m

Merülése: 1,40 m

Vízkiszorítása: 1600 kg

Vitorlafelület: nagyvitorla+génua: 28 m²

Spinnaker: 43 m²

kajütben szépen mutatott az igényes faberendezés, és 4 fő részére kényelmes fekhely is biztosított. A vitorlázat nem mutatott egységes arculatot, bár az eredetük miatt nem volt okunk szégyenkezni. North Sails focok, Soling grósz, Elvström génua feszült a szélben, bár állapotokkal nem voltunk elégedettek. Yamaha kétütemű külmotor biztosította a hajó kikötőbeli mozgását, igaz ugyan, hogy megfelelő körülmények között (szél, időjárás) inkább vitorlával állunk be, élvezve a lágyan suhanó hajó egyenletes lassulását és a csöndet – amit a motor kedves duruzsolásának hiányával érdemelhetünk ki.

Az idő és az UV vasfoga a vitorlákat eléggé megviselte, ezért 2007-ben egy garnitúra új vitorlát kapott a hajó, amely az osztályelőírásoknak megfelelő, és amellyel a hajót HUN371-rajtszámmal regisztrálták. Az új vitorlák triradiál szabásúak és nagyon szépen állnak a régi Kőfém árbocon. Ezzel egy időben a fockrollert lecseréltem egy me-rev forstagra, mert az előzővel sokszor épp a legkritikusabb szituációkban nem lehetett a génuát feltekerni. A hajó összes futókötélete a cockpitból könnyen kezelhető. Időközben a kétütemű motort négyüteműre cseréltem. A megbízhatóbb és finomabb alapjárat könnyebbé tette a kikötőben a manőverek végrehajtását. Sajnos a motor nem távvezérelt, így ha egyedül vagyok, a ki- és beállítás a motor és a kormány egyidejű kezelése miatt nem mindig egyszerű. A hajó stabilitása nagyon meggyőző. Az összsúly fele a tőkesúly! A reffsor nincs bekötve, de eddig nem is kellett használni. A hajóval eddig csak „házi versenyen” indultunk. Ha az árboc jól van beállítva, teljes vitorlázattal deckvízen döntve is csak kevésbé hajlamos a luvolásra. Ha tovább dőlné, csak schottolni kell. Sokat versenyzek Reginával, ami hasonló szélviszonyok mellett szépen tud luvolni. Természetesen 5-6-os szél



feszítésénél nagy segítség lenne. Van egy abszorpciós hűtőládánk, ami a nyári melegben kellemesen hűs innivalót kínál. A hajó 6 főre van vizsgáztatva, ez a létszám egy kicsit sok, ha magasságban túlméretezett felnőttek szeretnének együtt vitorlázni. Az árboc előtt két személynek van napozási lehetőség, ha csak nem deckvízen megy a hajó (nincs korlát).

A Sudár Sport utóda a Sudár Regatta. Az első pillanatra is látható módosítások csak előnyére váltak az amúgy is jó hajónak (a kormány fél méterrel hátrébb került, így a lépcsős tükrön könnyebbnek tűnik a motorkezelés és kormányzás együtt). Tudomá-



felett már sok a teljes vitorlázat, de a génua egyedül is szépen viszi a hajót. A triradiál szabású új vitorlákkal éles menete is nagyon jó. Mi kikötőlakók vagyunk, nyaraló hiányában majd minden hétvégét a hajón töltünk. Az én magasságommal – ami 187 cm-t jelent – kényelmesen csak ülni lehet a kabinban, emellett nagyon hiányzik, hogy a hátamat nem lehet nekitámasztani semminek. Korlát nincs a hajón, ami menet közben nem baj, de a kikötőben egy árnyékoló ponyva ki-



som szerint a Regattán már másként van rögzítve a tőkesúly, mellyel az egyik hibaforrás is megszűnik. A Sudár Sportban a tőkesúly csavarozása okoz némi hajszálrepedést a hajótest és a kíl között. Az idő előrehaladtával néhány kisebb gélprobléma elő-előfordul, de ezek



javíthatók. Az ozmózis megelőzésére hat évvel ezelőtt a vízvonallal alatti rész kapott egy hatrétegű bevonatot.

A Sudár Sportot jó szívvel ajánlhatjuk mindenkinek, aki egy gyors, biztonságos hajót szeretne. Túrára, versenyzésre egyaránt alkalmas. Magasságban túlméretezett egyedeknek kissé szűk a helykínálat. A magassági korlátok, a „kikötőlakás” és a népes, vitorlázást szerető család miatt egy nagyobb, 31-34 lábás, megfelelően gyors hajót azért el tudnánk magunknak képzelni. Talán egy Elant választanék.... **Izsák László**



REKORD

Kenese-Keszthely upgrade

M aki újabb kísérlete mutatja, hogy ezzel a témával foglalkozni illene. Jelenleg van egy érvényes kiírás

a Kenese–Keszthely, Keszthely–Kenese távok közötti rekordversenyre, ezért Maki sportteljesítménye nagyszerű, de nem hivatalos



rekord. Ha nem lenne ilyen kiírás, akkor sem lehet olyan rekordot hitelesíteni, amely nélkülözi a részletes, a hitelességet garantáló feltételrendszert. Idén mi két alkalommal is próbálkoztunk egy 28 lábás trimaránnal megdönteni Olcsiék rekordját, egyik alkalommal nagyon közel is kerültünk (5 perc hátrány). Nagyon jó móka a GPS-en figyelni, hogy időben vagyunk-e vagy

sem, és élvezni a Balaton szépségét és szeszélyeit. Egyébként szerintem ez az egyik legnehezebb vitorlásverseny, hiszen az idővel versenyzünk. A siker viszont nagyszerű lehet: totális győzelem, mindenki előtt.

A versennyel kapcsolatban felvetnék néhány fontos kérdést, mert elérkezett az idő, változtatni kellene a versenykiíráson!



Biztonság

A biztonságra mindenképpen törekedni kell, hiszen korábban ezen a versenyen történt az egyik legszomorúbb, legkérdésesebb vitorlásbaleset. Javaslatom, hogy minden kategóriának megfelelő biztonsági előírást adjunk, hasonlóan a Kékszalaghoz.

Időmérés

Az időméréssel kapcsolatban szép hagyomány a futkározás, de a MÁV már nem a régi, és az időt a fallóráról nézik. Ez még nem lenne baj, de manuálisan rögzítik, amiben ott az elírás kockázata. Talán lehet a kornak megfelelőbb és pontosabb „zárt” mérési metódust kialakítani. Erről kellene egy technikai ötletbörze, a hitelesíthetőség és a pontosság jegyében.

Személyes javaslatom, hogy a követőeszközt (GPS) az MVSZ biztosítsa, és azt egy szövetségi megfigyelő rögzítse és plombálja a versenyző hajón. A célállomáson csak a megfigyelő vehesse le az eszközt, és azt csak ő tölthesse le a szövetség számítógépére. A menetidő a tracklogból kiolvasható az indulástól a beérkezésig, amikor is a hajó mozgása a célkikötőben leáll. Az ezzel kapcsolatos költség a versenyző hajót, mint nevezési díj terhelné.

Táv

A táv mindenképpen maradjon a két város közmolója között, hiszen ezek a legtávolabbi közterületi kikötők a Balatonon.

Kategóriák

A hajók kategóriákra bontása is hasznos lehet, egyrészt az indulók száma növekedhet, illetve a bizton-

sági előírások is kategóriákra bonthatók. Kategóriára, sok lehetőség kínálkozik, én egyelőre a nemzetközi rekordversenyek kategóriáit javaslom, kiegészítve kis hajókkal (kis katamarán, szkiff, kite, windsurf...)

A korábbi rekordokkal való összehasonlítás lehetősége

Kezdetben valóban lesz olyan időeredmény, mely szerint a korábbi rekord előnyös pozíciót biztosít (a MÁV-futás lényegesen rövidebb időigényű, mint a számított korrekció). De az egyre javuló időeredmények ezt a problémát előbb-utóbb felülírják.

Szerintem az MVSZ-nek foglalkoznia kellene ezzel a rekordversennyel és a nemzetközi rekordversenyek színvonalára emelni a kiírást.

Litkey Csaba

bond
PÉNZ- ÉS ÉRTÉKPÖRGALMI ZRT.

**NELSON
HAJÓLÍZING**

BOND Pénz- és Értékpörgalmi Zrt.
8000 Székesfehérvár, Mártírok útja 78.
Telefon: (22)512 142
e-mail: info@bondrt.hu

AUDI TÉLI REGATTA

Téli álom, vagy elfoglaltság a hideg napokra?

Második legkedvesebb internetes portálomon egy hírhedt posztoló arról fantáziált, hogy a téli hónapokban a magyar One Design flották nyugodtan vitorlázgathatnának az elviselhető klímájú Adrián, aminek – szerinte – komolyabb sportértéke lenne a jelenlegi tengeri versenyek bérhajókra és bérversenyzőkre épített kalandtúráinál.

Egy ideig követtem az észosztók lesajnáló kommentjeit, majd rájöttem, hogy az elképzelés igenis megvalósítható. Nem a magyar hajókat kell a barátságtalan, elriasztó szabályokkal védett tengeri kikötőkbe lecibálni, hanem keresnünk kell egy szunnyadó helyi flottát, hátha van megoldás. Mi van legközelebb? Szlovénia. Pici ország, rövidke tengerpart, néhány festői kikötő... és igen! Izolán ott a 10 darabos J24 flotta! Lássuk, megvan-e még? Néhány email-váltás és Jure Orel, a flotta tulajdonosa készséggel biztosít hajót, szerez szállást és rendez versenyt – csak nekünk –, ha képesek vagyunk összeszedni a csapatokat.

Belevágtunk. A hajók Audi-felfestése adott, irány a Porsche Hungaria! Az ötlet nekik is tetszik, megállapodunk, hogy a versenyek a magyar Audi támogatására is számíthatnak, már ha sikerül összehoznunk. Megindul a szervezkedés, kitéűzzük az első decemberi időpontot, és várjuk a jelentkezőket az immáron Audi Téli Regatta



Tengeri One Design verseny – Izola, Szlovénia

A Porthole, a Porsche Hungaria és a Jadraino Sailing Club közreműködésével a magyar vitorlázóknak megrendezendő téli versenysorozat első állomása.

2010. december 11-12.

A résztvevők számára 10 db J24-es áll rendelkezésre a jelentkezés sorrendjében, helyszíni sorsolással.

Jelentkezés csapatonként az audiregatta@porthole.hu címen

Részvételi díj: 200 000 Ft/csapat (max. 5 fő)

Az ár áfát tartalmaz. Ha szükséges, egyénre bontott számlát is ki tudunk állítani.

A csomagdíjból a Porthole-kártyával rendelkezők egyénileg 10% engedményt kapnak.

Az ajánlat 10 hajó foglalása esetén érvé-

nyes, kevesebb jelentkező esetén a csomagár emelkedik, vagy a verseny elmarad – a résztvevők egyöntetű döntésétől függően.

A részvételi csomag tartalma:

- 1db J24 kompletten, versenyre előkészítve
- 2 versenynapra
- Nevezési díj 5 főre
- 1 éjszaka szállodában 2 ágyas szobákban, reggelivel, 5 főre
- 5 db up&down pályás futam (szélfüggő) bójákkal, 2 db rendezőmotorossal, versenybíróssággal, értékeléssel
- Az összes szükséges hatósági és versenyengedély beszerzése

■ Részletes beszámoló a Porthole-ban és a Portál hírlevelében

■ Szponzoroknak médiafelület biztosítása a hajótesten korlátozás nélkül, a Porthole-ban megállapodás szerint. A Porthole médiapartneri kizárólagosságot nem köt ki.

■ Extra szállásdíj (az öt főn felüli vendégek vagy további éjszakák esetén) 10 000Ft/fő/éj

Program:

Szombat reggel hajóátvétel, kormányos-értekezlet, rajt 12.00, futamok, szálloda. Vasárnap reggeli a szállodában, rajt 10.00, futamok, hajóleadás, díjkiosztó, hazautazás.

elnevezésű játékra. Az első néhány napban három csapat jelentkezik, majd újból kettő, van, aki csapatot szervez, van, aki csak beülne valahova, mindenesetre bízunk, hogy a rendkívül rövid idő alatt sikerül összeraknunk a projektet. Közben felmerült a közös buszozás ötlete is. Tényleg, minek autózni, ha egy hajnali buszban szuszókálhatunk a kikötőig. A hajók ott állnak előkészítve, csak ki kell hajózni a kikötő elé és ott a pálya! A két futam után irány a szladi, átöltözés, majd az izolai kikötő valamelyik helyi vendégmarasztalójában vacsora és alvás. Reggeli után újabb három futam, eredményhirdetés és indulás haza. Mindez mibe kerül? A hajóbérlés, a rendezési költségek és a szállás a Porthole-kártyával rendelkezőknek 28 800 Ft + áfa, a többieknek 10 százalékkal több. Ha erre rátesszük az utazási önköltséget

is, ami buszos út esetén kb 5000 Ft, akkor sem kerül lényegesen többé – ha nem olcsóbb –, mint egy otthoni versenyhétvége, ha a hajófenntartás egy hónapra eső költségét is hozzászámítjuk. Ne feledjük, a téli hónapokban, novembertől áprilisig a Balatonon nincs verseny! (ezt is egy fórumozó írta...) Ez hat hónap. A fél életünk. Ha a négy téli versenyre el is költünk összességében 150-200 ezer Ft-ot, akkor a téli vitorlázás jelentősen olcsóbb, mint amibe a nyári félév kerül.

Mi lesz, ha decemberig nem jön össze elég vállalkozó kedvű vitorlázó? Semmi. Megpróbáljuk januárban, februárban és még márciusban is. Ha egyikre sem találunk elég jelentkezőt, akkor bizonyára bennünk van a hiba. Mert mi biztosan elmennénk!

G.A.

AUDI TÉLI REGATTA

A házigazda: Jure Orel

Cégem, a Cleanport d.o.o. saját flottáját az izolai kikötőben állomásoztatja. A tíz J24 mellett hat darab TheOneDesign (10m open) versenyhajó áll rendelkezésre, emellett több RIB szolgálja a rendezők kényelmét és a versenyek biztonságát. A chartereztetés mellett a cég fő tevékenysége a különböző, vitorlázáshoz köthető események és regatták szervezése.

A Cleanport flottájára, emberi erőforrásaira, logisztikai gyakorlatára és szervezési tapasztalataira támaszkodva a helyi J24 Sailing Clubbal együttműködésben évi 40-60 versenynapot rendezünk a legkülönbözőbb célcsoportok számára. Ebbe beletartoznak a céges és klubregatták, a hagyományos, évente megrendezett versenyek, az egész évben tartó J24 Audi Cup, a nemzeti bajnokságok, valamint az ISAF 1-es, 2-es és 3-as besorolású versenyei, illetve

matchrace-ei. A J24-es flottánk teljesen egységes, jó állapotú hajókból áll. A vitorla-szettben grósz, focs és spinnaker van – utóbbiak nem újak, de még mindig versenyképesek. A hajókat a versenyre felkészítve adjuk át, így azonnal vitorlázhatók. Bízom benne, hogy sikerül megszervezni az Audi Téli Regatta-sorozat mind a négy fordulóját. Talán a végső körben, vagy egy külön versenyre érdemes lenne meghívni a szlovén Audi J24 Cup döntőseit is. Ez még érdekesebbé és izgalmasabbá tehetné a versenyt.

Tudom, hogy Magyarországon a tél kemény és hideg, de itt a kellemes mediterrán klíma egész évben vitorlázható körülményeket garantál, ami számos, Európa más részéről érkező hajósnak is igen vonzó a téli szezonban. A hőmérséklet és a víz 10 fok környékére esik ilyenkor, de a napos időszakok persze ennél melegebbek. A szélre vonatkozó adatokról jó áttekintést nyújt az alábbi táblázat. A versenyzésre kijelölt tengerrész közvetlenül a kikötő közelében van, így gyakorlatilag nem jelent pluszidőt kihajózni. Az öböl három oldalról védett a szárazföld ál-



tal, így csak az északi szél kavarhat nagyobb hullámokat – akárcsak Szlovénia többi részén. A nyugodt vagy mérsékelt tengeri körülmények és az erős szelek kombinációja ideális terepet jelent az efféle regattáknak. Ha pedig viharossá válna az idő, az esetleg bajba jutó hajóknak azonnali segítséget tudunk nyújtani a RIB-jeinkkel.

Mivel a téli időszakban délután 4 körül sötétedik, a javasolt rajtidő 11:00 óra. A pálya közvetlenül a kikötő előtt kirakható, így gyakorlatilag a rajtvonal azonnal elérhető, a kivitorlázásra nem kell időt pazarolni. Kevés szél esetén a résztvevőket vontával segítjük.

Jure Orel

PORTOROZ

Megfigyelések 2001 áprilistól – 2010 októberig reggel 7-től este 7-ig

Hónap	Jan	Febr	Márc	Ápr	Máj	Jún	Júl	Aug	Szept	Okt	Nov	Dec	össz
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12	1-12
Uralkodó szélirány	K	K	NY	NY	NY	NY	NY	É-NY	K	K	K	K	NY
4 Beaufortnál erősebb szél valószínűsége (%)	10	9	18	13	11	10	12	9	9	10	11	14	11
Átlagos szélesebesség (csomó)	6	6	8	7	7	7	7	7	6	6	6	6	6
Átlagos hőmérséklet (°C)	6	8	11	16	21	25	27	26	22	17	13	8	16

DÉR KUPA

Novemberi finálé

Szinte hihetetlen, de november 6-án, szombaton délelőtt vitorlásokkal telt meg a balatonlellei BL Apartments & Yachtclub előtti vízterület. A hőmérsékletre és a napsütésre nem lehetett panasz, szélből nem ártott volna egy kicsivel több. Ennek ellenére nem lehet senki elégedetlen, hiszen november első hétvégéjén, 17 fokos melegben és verőfényes napsütésben vitorlásverseny volt.

A rajtlövésre várva 62 hajó cikázott a rajt-területen. Nem is akármilyen mezőny gyűlt itt össze, a Libera Principessát Rauschenberger Miklós kormányozta, eljött a Gardazzura és a Ganz Danubius is. A Detre fivérek a Tomahawkon vendégeskedtek, Litkey Farkas az Annán vitorlázott. Soponyai Géza ült a Bettus kormányánál és eljött Szeremley Huba a Vénusz II-vel, Gosztonyi András pedig most a yardstick II-ben versenyzett egy H-Boattal. Az Új Irokész is csatsorba állt csakúgy, mint néhány Melges, X-35-ös és 11mOD. A legnépesebb hajóosztály a Ys I volt 27 hajóval, a Ys II-ben 18 hajó versenyzett, a Ys III-ban

17-en voltak. Beliczay Péter versenyrendező 11 órakor elrajtoltatta a mezőnyt a szemesi kikötő elé kihelyezett pályajel irányába. A terv szerint a rajtot követően bal kéz felől kell venni a szemesi bóját, majd át kell haladni a Lelle előtti kapun. A kapu után bal kéz felől venni kell a boglári bóját és utána Lellén befutni. A start után gyenge és többször leálló északi szél fúj, mely délután kezdett nyugatiasodni és stabilabbá válni. Olyan biztató jelek viszont nem voltak, amiből arra lehetett volna következtetni, hogy rövidítés nélkül is tartható a korai sötétedés miatt 15 órára módosított befutási limitidő. Ember tervez, a



Principessa – Dér Kupa beszámoló

Szerettük volna örömvitorlázással zárni az évet, de a Kőd Kupán nem tudtunk elindulni technikai okokból (nem érkezett meg a csere Rod). Most azonban még az időjárás is kegyes volt hozzánk (és ellentétben a korábbi havazós, mínusz 5-6 fokos Dér Kupákkal), szép, kellemes, meleg napos időt hozott nekünk.

Reggel fél 8-kor találkozó, daruzás, gyors szerelés. Már egy kicsit lassabb bepakolás, és még álmosabb elindulás.

Ahogy melegeedett az idő, úgy lettünk egyre vidámabbak és kényelmesebbek. Mindenkinek az utolsó verseny és az örömvitorlázás járt a fejében.

Sajnos nem volt akkora szél, hogy végigvitorlázunk Lelléig. Ezért vontáztunk. Persze az utolsó 1000 méteren kifogyott a benzin. Gyors tankolás, és az utolsó utáni pillanatban megérkezés a rajtvonalra. Az 5 percesnél vettük le a vontát.

Drifterrel indultunk gyenge (3-4 csomós nyugatias) szélben. Ez persze annyira kevésnek bizonyult, hogy a kisebb hajók tényleg nagyon lassan (már-már Kékszalag jellegű „sebességgel”) haladtak.

Hamar vettük a bóját Öszöd környékén, és a forduló után váltani is kellett a Code 0-ra. Igen ám, de sajnos a felhúzónk saját magára tekeredett. Nem csoda, elhasználódott a számtalan edzés során.

Mivel fent van, le kellett hozni... gyerünk fel érte.

Így a pálya második szakaszában majdnem végig az árbocon sze-

reltünk. Ami csak azért volt érdekes, mert a hajón nincs bulba, csak svertünk van.

Félcsomós szélben, orrvitorla nélkül igencsak billegős a gép. Keretről keretre dülöngél. És ilyenkor igencsak kalandos odafent dolgozni. Sebjaj, a kedvünket nem ronthatja el egy ilyen „apró” malőr.

Hamar befutottunk, és elindultunk hazafelé. Sajnos az utunk elején továbbra is szélcsend volt. Így sem a versenyben lévő mezőny, sem mi nem haladtunk fénysebességgel.

De a szikrázó napsütésben a Balaton közepén miénk volt a világ.

Aztán elszabadult a ragályos hülyeség. Mindenki elfoglalta azt a posztot, amit egész évben nem volt szabad. A kormányosunk bowmankodni ment előre, a bowman gross lee-kocsizni. A trapézfőnök a kormányhoz, és így tovább.

Kb. 30 percig bírtuk a káoszt. Utána persze csak a nevetéstől fájó hasunk, no meg a végtelenül lassú haladás szabott határt a hülyülésünknek.

Kieresztettük az egész éves feszültséget.

Megjegyzem, a Szalagon nem manővereztünk annyit, mint most, a hazafelé úton.

Egyik szemünk sír, a másik nevet. El kell rakni télire azt, amit egész évben szereltünk, imádtunk, és egy olyan évet zártunk, amit senki sem mert elképzelni magának, csapatunk egyik tagja sem.

Jó dolog ez a vitorlázás. Jó volt ez a Dér Kupa.

Pénzes Botond

szélviszonyok meg módosítják azt, így az eredeti terv 50 százalékban volt teljesíthető, a kapuból pályarövidítés folytán befutó lett.

A versenyt nagy fölényrel a Principessa nyerte, majd egy órával előzte meg a Gardazzurát. Harmadikként a Ganz Danubius futott célba a Tomahawk és az Anna előtt. Yardstick I-ben Gömör

Ágnes a Starral befurakodott a két Libera közé, előtte a Principessa, mögötte a Gardazzura végzett. Yardstick II-ben Pál Gaszton nyert a Sudárral, megelőzve a második helyen végzett Imi Jé-t és a harmadik Vivace-t. A yardstick III osztályban a Pulu legyőzte a Dudut és legénysége felállhatott a dobogó legfelső fokára. Harmadik

helyen a modellvitorlázók díszes csapata végzett a Catharinával.

Úgy tűnik, itthon egy időre befellegzett az „ember a hajóban” típusú vitorlásversenyzésnek, de a partonállós-modellezős-műtűrkézős vitorlázás folytatódik, legalábbis a jegesedésig. Jegesedés után pedig jöhet a jégvitorlázás... **Bodnár Imre**



Így zajlott a Trafik Kupa

Gyönyörű őszi napsütésben, majd 20 fok melegben, ám ennek megfelelően gyenge nyugatias szélben zajlott szombaton a Trafik, vagy más néven Forint Kupa.

Az évek óta késő ősszel megrendezésre kerülő felnőtt Optimist regatta, mely korábban a Spartacus Vitorlás Egylet tagjainak szezonzáró mulatsága volt, mára olyannyira „kinőtte” magát, hogy találkozhatunk itt számos egyesület képviselőjével. Az idei nagy derbire 50 fő adta le nevezését, így a versenyzőknek 10-es csoportokra osztva öt selejtező futamon kellett megküzdeniük egymással, s minden selejtező futamról 4-4 fő jutott tovább az elődöntőkbe, majd azokból a legjobb tíz a döntőbe. Már délelőtt sem a szél ereje volt a legkecsegtetőbb az időjárásban, ám akkor még az 1-1,5 beaufort erősség elegendőnek bizonyult a hátszél-kreuz szakaszokból álló pálya teljesítéséhez. Saj-

nos a döntő futamra szinte teljesen elfogyott a szél, így majdnem tükörsima vizen próbálkozott a legjobb tíz közé jutottak serege, hogy minél gyorsabban elérje a célvonalat. Végül a magyar 18 lábás skiffezés egyik prominens személyiségének, Majthényi Mátyásnak sikerült elsőként befutnia, s letaszítani a trónról a címvédő Bóna Gabót, aki mögött a harmadik helyezést Kiss Viktor szerezte meg.

A késő délutánig elhúzódó regatta és a hozzá párosuló csodás időjárás miatt nem csupán a résztvevők, hanem az érdeklődő turisták is remekül szórakoztak, s aranyozták be a szombati kirándulás hangulatát az Omszki-tavon ringatózó kishajók. **EB**

A Kupa belülről

Mert Trafik Kupa Budakalászon mindig van. Nagyon ritkán nincs, de azokat az alkalmakat elfelejtjük. És ha már van, akkor persze elmegyünk rá. Ha esik, ha fúj – szó szerint. Idénre napsütést intéztek nekünk az égiek, amiért nem győztünk hálálkodni. Forint (Forintos Róbert) a díjkiosztón elmondta: neki könnyű a helyzete, mert csak kitalálta a versenyt, elég, ha csak jár a szája, de vannak, akik dolgoznak is vele. Muszáj róluk

megemlékeznünk, nélkülük nem lehetne olyan könnyed esemény az a novemberi szombat, mint amilyenné ők teszik: Erdélyi Béci fagyoskodik a csónakban álló nap, mint főrendező, Sipos Zsófi pedig írnoi, adminisztrátori teendőket lát el.

„Virslipályát” kaptunk, ámde hátszeles rajttal, amit egy kicsivel nehezebb időzíteni, mint a megszokott kreuzosat, de azért nagyjából sikerült. Aztán kuporgás, szélcsikokban megindulás, egyszerre leérés a bójához, ahol elkezdődött a visszafelé takkolgatás, és ezzel

az igazi küzdelem. Nekem például sikerült második helyről hatodikra visszaesnem. Úgy tűnik, bőségszélben ellőttem az összes patronomat.

Míg a vizen zajlott az öldöklő küzdelem (senkinek ne legyenek illúziói, ez tényleg az!), a nézők gyújtotték magukba a D-vitamint, a teát, a forrált bort. A győztesek pedig az elismeréseket. Gratulálunk nekik! És köszönjük. Bécinek és Zsófinak még egyszer, Forintnak pedig örökké.

Alibán András

MERLIN KALANDOZÁSAI

Bezárul a kör

Badacsonyt elhagyván szűk óra és Szigligetre érünk. Vendég helyek a torkolatban balra, kelet-délkeletről teljesen nyitottak. A kikötői kocsmá nagyon puccos, osztrák színvonal. Kitűnő a koszt, Marcsiék kedvesek-aranyosak, az árak magasak.

Kamon-kő várához célszerű a Kápolnát útba ejtve a Rókarántón végigsétálni. Régi halászház már csak nyaralóvá újjított formában látható. A várat szépen rendbe hozták, a kilátás felejthetetlen. Tövében cukrászda, valódi pálinkákat meg limonádét kóstolhatunk a sütemények mellé. Visszafelé menjünk a part mentén, nézzük meg az 1200-ból fennmaradt négyszögletűből nyolcszögletűvé nőtt templomtornyot.

Matyus bán erődítményének romjaihoz rövidebb az út. A Királyné szoknyáját kell hátulról megmászni. Van szűnyog bőven mindig.

Csodálatos Szigligetünkről kihajózáva nyugatnak fordulunk. A Győri-öböl nagyon nagy, és tud „hőbörögni” erősebb északinál rendszeren. Túljutván, a Keszthelyi-öböl már csendesebb. Megkerüljük a drótkötél sípályát, a kastély tornya alatt vár minket a vitorláskikötő.

Szép lassan kerüljük meg az első mólót és kössünk a nádas mellettihez. Sejtelmes nádi világ szomszédai leszünk. Itt minden bizonyosan földöntúli lények tanyáznak: Tündék, Koboldok, Törpök, Morlockok, a Csupakabrasz, a Százkvacs, meg a Qrgjuvejtqorju és a Lúdvérc. Jóindulatuk elnyerése érdekében ajánlatos köszöntést mondani, persze megfelelő mennyiségű szeszessital elfogyasztásának kíséretében.

A Fregattban nyugodtan ehetünk, ihatunk, nem bánjuk meg. Kedvesek, segítőkészek. Ki van írva a telefonszám, ahol a kisvasútnak lehet szólni, hogy a következő járat kanyarodjon ki a bejárathoz. Hasznos, mert kényelmesen feljutunk a kastélyhoz. A főépület megtekintése mellett érdemes megnézni az új épületben látható vadászati és vasútmodell-kiállítást. Ez utóbbi „világ-

szám”. Kihagyhatatlan a mezőgazdasági gépészeti bemutatóhely is. Egyetlen működő gőzeke, akit érdekel. A város is tele látnivalókkal. A Balaton Múzeum közismert, úgyszintén a Török Tibi barátom munkája nyomán nyílt Csigaparlament, a Babamúzeum, a Panoptikum, meg történelmi horror- illetve erotikus kiállítások. Tudom, ez nem egy napos program. Egyik túrán ezt, másikon azt szoktuk meglátogatni. Van



úgy, hogy a rossz idő napokat töltjük itt, és a front elvonultával a 2-3 napos vesztéglés alatt faljuk a kultúrát.

Nemcsak a pizzakedvelőknek javasolom a Donatellót. Igényes, jó kaja van. Persze természetesen jó „kocsmá” van a városban.

A régi közfoglalmú kikötőben is meg lehet állni, a volt rendőrségi öböl még védett is. Egy-egy WC meg kártyás zuhanyzó is akad. Persze a hajót zárjuk, még akkor is, ha csak pár percre távozunk. Én például akkor szoktam ide átcsuogni, ha valamilyen útitársamat kell vonatra tennem, vagy éppen ide érkezett, és a visszaúton jön velünk.

Kimondtam tehát a keserűt: visszaút. Úgy szebb, ha ezt tekintem a túra felének. Hazafelé ott állunk meg, ahol idefelé nem. (Badacsonyt persze oda-vissza kihagyhatatlan.) Bevált szokásom az utolsó estét Szemesen tölteni, onnan másnap reggeli



indulással ebédre Földváron vagyok. Van idő kipakolni, kitakarítani.

Túra végeztével érdemes a hajót leszerelni (ha napokig magára hagyjuk). Vitorlákat, mozgó kötélzetet ellenőrizve, szárazon összehajtva, mindent a helyére. Hűtő kirárolva, kimosva, akkumulátor és benzintankok feltöltve legyenek. Nézzük át a szivacsokat, párnákat, hálósákokat, viharruhákat, nem nedves-e valami. Ha igen, teregetjük ki a kabinban. Nézzük át a polcokat-zugokat; nem maradt-e mobiltelefon, fényképezőgép stb.

És még túrható időpontban Pestre lehet érni autóval vagy vonattal. Csak ne vasárnap legyen.

Véget ért közös túránk, ezzel együtt cikksorozatom is. Indultunk a szocreálból, körbehajóztuk kedvenc tavunkat. Remélem,

élveztetek, mert én igen. Nekem elég látni reggel az ezüstösen csillogó hullámokat, hallani jellegzetes locsogásukat, a vitorlákötelek zenéjét. Loccsanni néha a nyomdokvízben, várni az aranylós naplementében feltámadó parti szelet, kikötni valamelyik vendég helyen, csapkodni a szűnyogokat a vacsoránál, hallgatni a békabrekegést. Ha ragad a fedélzet az árvaszűnyogtól, lemosom. Ha locsog a sártól a zuhanyzó, felmosom. Ha szaros a WC-kagyló, hát ingyenes a kefehasználat, kitisztítom. Nincs papír, hát van a zsebemben tartalék. Ha nincs meleg víz, hát van hideg, vagy fürdünk másnap reggel. Esik az eső, hát fel a túraponyvát. Azért sem hagyom, hogy elrontsák.

„TUDJA MINDEN KREATÚRA, NINCS JOBB, MINT EGY RHEATÚRA”

Jó szövegetek! Merlin

LAS PALMAS, PASITO BLANCO, MINDELO

Rakoncay Viki és Gábor élménybeszámolója

Tíz napot töltöttünk Gran Canaria fővárosa, Las Palmas kikötőjében. A marina és környéke ideális hely a hajó felkészítésére a hosszabb óceáni út előtt. Reggeltől estig a hajón dolgoztunk. Számos apróságot itt könnyű beszerezni, mint például a következő kikötési országok lobogóit, amit érkezés és ott-tartózkodás alatt fel kell húzni az árboc jobb oldala felőli vendéghelyre. A kikötőben így három lobogó van a hajón, a hátsó merevkötélzetten az angol tengerészeti, ahova a hajó regisztrációja szól, jobb oldalt a fenn említett vendéglobogó és ezzel ellentétesen a magyar lobogó.

A legnagyobb és legérdekesebb munkát egy új, második előmerekítő beszerelése jelentette, mely által az árboc jelentős pluszerősítést kapott. A mólón, melyhez a hajó ki volt kötve, érdekes szomszédaink akadtak. Mellettünk állt egy masszív kétárbcos vitorlás, mely építési anyagát tekintve ferro-cement – vagyis egy nagyméretű beton „teknő”. A hajó méretében megegyezik a miénkkel, de súlya több mint a duplája. A vitorlásan élő ukrán házaspár egy más-

kutas is megtudta, mekkora útra igyekszünk, és miután fizettem és elindultam vissza a hajóhoz, hevesen kiabált utánam: „Captain, Captain!” Visszafordultam és elindultam felé, gondolván, elszámolták az árat, mert gyanúsán olcsón mérték a diesel literét. De legnagyobb meglepetésemre a köpcös kanárió csak egy magyar zászlót lengetett és kezében egy üveg borral sietett felém. A palack borra írta: Pedrótól. Így búcsúztunk el Las Palmastól, a helyiek integetése és a marina erős kürtölése közepette.

A gát védelmét este negyed nyolckor hagytuk el és indultunk tovább a 860 tmf-re (1500 km-re) levő Zöld-foki-szigetek felé.

Másnap délután mintegy nyolcvan kilométerre voltunk Gran Canariától délre, mikor a szél teljesen elállt és motort indítottunk. Tíz perc múlva erős kopogó hang jelentkezett a motortér alatt. Leállítottuk a motort, és miután a motortérben semmi szokatlant nem találtunk, bementem a vízbe, hogy a hajó alatt levő propellert is megnézzem. Meg is találtam a problémát, elhagytunk egy kis gumitömítést a tengely körül, így a hajócsavar vadul rángatózott, mikor gázt adtunk. A problémát itt a vízen nem lehet orvosolni, ki kell emeltetni a hajót és be kell rakni egy új tömítést.

Arra az elhatározásra jutottunk, hogy inkább visszafordulunk és a Gran Canaria déli részén levő Pasito Blanco kikötőben oldjuk meg a problémát. A Zöld-foki-szigetek több mint egy hét hajózásra vannak, és mivel eddig csak rossz híreket hallottunk a szigetcsopotról, nem akartunk kockáztatni. Gran Canarián biztosan be lehet szerezni az elveszett alkatrészt. Megfordítottuk a hajót és a gyenge északkelet és kelet között váltakozó szélben megindultunk Pasito Blanco felé.

Hajnali három órára meg is érkezünk, s a kikötőtől háromszáz méterre horgonyt vetettünk. Mivel a motort nem akartuk használni, nehogy a hajócsavar mozgó tengelyének valami egyéb baja legyen, így megvár- tunk a reggelt és Viki a bocival bevezetett a kikötőbe, hogy szerelőt keres- sen és megkérdezze, mikor lehet a hajót kizaradni.

Egy órával később kiderült, hogy erre a pár száz méterre alacsony fordulatszámra használhatjuk a motort, és még ma ki is emelik a hajót, megrendelik az alkatrészt, másnap pedig már mehetünk is.

Az egész helyzetben a legérdekesebb, hogy három évvel ezelőtt ebből a kikötőből indultunk az Atlanti-óceán 51 napos átevezésére. Nem csoda hát, hogy a kikötőben emlékeztek ránk, és így jelentős kedvez- ményt kaptunk a kikötőkapitánynál a daruzásért és a motorszerelő munkadíjából is. Cserébe csak azt kérték, hogy a kikötő speciális Pa- sito Blanco feliratú lobogóját tegyük ki a hajóra, amíg ott vagyunk, és el



fél éves kislánnyal lakik Las Palmasban. A fiatal apa, Max és felesége, Elena gyakran meghívtak minket ebédre vagy vacsorára. Ők nem vitorláznak a hajójukkal, csak laknak rajta, mivel amikor a szigetre érkeztek, egy viharban kétszer egymás után lefeküdt a vitorlásuk, és ez – mint Max mondja – Elenának rossz élmény volt. Max, csakúgy, mint hajója, masszív, erős ember, és valahányszor csak beszélgettünk, szóba hozta, hogy övé a legerősebb hajó a kikötőben. Munkáját tekintve tengerész egy Afrika és a Kanári között árut szállító teherhajón. A mólón volt még tavalyról egy ismerősünk, a spanyol Rafaell, aki egyedül él fahajóján, és igen élénken élt benne a legutóbbi találkozásunk alkalmával elfogyasztott magyar pálinka élménye. Mellette állt egy nagy katamarán egy angol házaspárral és két tíz év alatti gyerekkel. A móló elején pedig az egyik Forma-1-es csapat francia mérnöke várta az ideális időt, hogy továbbvitorlázzon Brazília felé.

Október 16. Eljött az indulás napja, ideje továbbhaladnunk. De mielőtt elhagytuk volna a marinát, előbb megálltunk a Texacónál üzemananyagot vételezni és kicserélni a gázpalackokat. Míg megtelt a hajó tankja, a

nem hagyjuk a szigetet. **Október 20-án** 14 óra 15 perckor végre elindultunk.

Másnap hajnalban még látszódtott Gran Canaria és mellette Tenerife felhőből kibújó, közel négy kilométer magas csúcsa, a Teide.

A Kanári-szigetek alatt gyakoriak a szélcsenek, mivel az északkeleti szél „fennakad” a szigeteken, így a Kanári alatt meglehetősen zavart szelek fújnak. Ennek köszönhetően első nap csak 58, míg a második napon csekély 47 tengeri mérföldet sikerült megtennünk.

Október 23-án tartottuk megismerkedésünk 11. évfordulóját. 11 évvel ezelőtt ezen a napon futottunk együtt a Kisképzőben az ünnep tiszteletére tartott iskolai futóversenyen, és alkotunk hat helyett ketten egy csapatot. A versenyen végül másodikok lettünk, majd rá egy évre az első hely lett a miénk.

Szóval az évfordulónk megünnepléseképpen most sütöttünk barackos pitét és koccintottunk egy kis vörösborral.

Ma már fúj a szél, és a nap végére több mint 110 mérföldet vitorláztunk, ami a rengeteg élelmiszerral és felszereléssel megrakott, túlsúlyos hajóval igen jónak mondható.

■ Okt. 24. 119,9 tfm

■ Okt. 25. 132,7 tfm

■ Okt. 26. 123,9 tfm

■ Okt. 27. 130,5 tfm

Az elmúlt napokban Bf. 5-ös (szél 30-40 km/h, hullám 2-2,5m) az óceán, a szél többnyire északkeleti irányból fúj, néha pár órára Bf. 6-osra erősödik (szél 40-50 km/h, hullám 3-4 m), de ennek köszönhetően remekül haladunk is. Reggelente több repülőhalat is találtunk a fedélzeten, melyekből remek ebédet készítettünk

Október 28-án reggel láttuk meg Santa Antao szigetét, de mi a szorosan mellette elhelyezkedő, lényegesen kisebb Sao Vicente szigetre igyekszünk, mely egyelőre a párás levegő miatt még nem látszik.

16 óraker már kirajzolódik Sao Vicente, és két órával később horgonyt vetünk a Mindelo városka előtti öbölben.

Átállítjuk a hajó óráját, hiszen itt a Kanárihoz képest is két órával korábban van. A horgony az erős szél ellenére is jól tart, így hát felbontunk egy üveg spanyol sangriát és koccintunk

a lehajózott nyolc napra, mely idő alatt – a két szélcsendes naptól eltekintve – egész jó tempót sikerült kihozunk a hajóból. Ismét itt a szárazföld, növények, emberek, épületek – a civilizáció.

Sao Vicente sziget, Mindelo „város”

A sziget a horgonyzóhelyről olyan, amilyen, nem túl szép, de Marokkóban láttunk már rosszabbat is. Itt a víz zöld, sok a rozsdaste, félig elsüllyedt hajóroncs körülöttünk, és a helyiek facsónakokon közlekednek az egykor szebb napokat megélt roncsok között.

29-én este csendesedett le annyira az idő, hogy beveztünk a faluba, többen mondták, nagy koncert lesz a főtéren tíz óraker. A bocit otthagytuk a dingi-szervizben, ahol 450 helyi pénzért vigyáztak rá este – a helyi őr mint-



egy tíz perc alatt töltötte ki a számlaként funkcionáló papírfecnit.

A település egyetlen nyitva levő pici boltjában vagy harminc helybéli nézte a fociközvetítést a földön és a kiszolgálópulton ülve, de néhányan, akiknek nem jutott hely, az utcán tolongtak, a kirakat előtt a foci vizuális élményéért. Jobbnak láttuk a vásárlás elhalasztását, így továbbgyalogoltunk. Az utcákon mindenhol fiatalok ülnek, a kapubejárókban és a sarkokon egyaránt, nem csinálnak semmit, csak elhallgatnak, mikor arra megyünk, és néznek. Kerüljük a tekintetüket és határozottan megyünk, mintha nem először járnánk itt, ennek köszönhetően nem igazán szólítanak le pénzért.

Este tízker a főtéren több ember gyülekezik, majd pár perc múlva a helyi zenészek neki kezdenek. A színpadot műanyagflakonokba helyezett gyertyákkal érzékeltetik.

Az előadás katasztrófális, naív és melankoli-

kus. A harmadik szám végére a helybeliek is megunják és elkezdenek lassan, de biztosan továbbállni. Az arcukra van írva: ennél a koszos és kivilágítatlan utca sarkán üldögdélni is jobb. Mi is továbbállnánk, de mivel a sötét utcákban nem akarunk tovább kísértetni, és a látnivalók száma a koncert után egyenlő lett a nullával, jobbnak látjuk, ha visszamegyünk a hajóra.

Másnap reggel a mögöttünk horgonyzó húszméteres fahajóhoz evezünk, Rudolf, a kapitány meghívásának eleget téve.

Még előző nap jött a hajónkhoz egy szakállas, idős ember, aki kiszúrta a Rakoncay feliratot a hajó felépítményének oldalán, és már messziről kiabálta, hogy „Magyar!”

Rudolf Krautschneider 68 éves cseh tengerész, aki már több föld körüli úton túl van, és már az Antarktison is járt vitorlással. Az elmúlt tíz évben a Golden Hind (Francis Drake expedíciója, 1577-80) replikájával járja a világ óceánjait.

Hajónkon megvendégtük egy kis meggy-pálinkával, majd ő is meghívott magához.

A hajójára nehéz volt szavakat találni, nagy, masszív, hátszeles felfedező-vitorlás.

Rudolfal igen megkedveltük egymást és hamar nagy sztorik kerültek elő, kiderült, hogy személyesen találkozott, Gál Józseffel és Fa Nándorral, amikor a Szent Jupáttal földkerülésen voltak – méghozzá pont itt, Mindelo falu előtt.

Óceánátevésünket fantasztikus kalandnak tartotta, de jelenlegi utunkat a hírhedt déli-óceánok miatt túlságosan veszélyesnek találta és elmondta javaslatát, szerinte milyen taktikával haladjunk az Indiai- és a Csendes-óceánon. Magyarázott a térképek fölé hajolva, majd mikor befejeztük az eszmecsérét, kinyitott egy könyvet, amiben az előző hajói és az azok által megtett utak voltak. A könyvben számos fotó volt tengerészekről, barátokról. Rámutatott az egyik nagy szakállú vitorlázó fotójára, majd a térképen Afrikától keletre az Indiai-óceánra. A barátja itt süllyedt el hajóstól egy viharban, majd megint a könyv következett egy másik fotóval és ismét a térkép, ahol egy másik tengerész odaveszett. – Az ötödiknél mondtam neki, értjük, mit akar ezzel mondani, és higgye el, komolyan vesszük a déli-óceánok erejét. Ezzel le is zártuk a témát...

Vízi élet van.



55 000 látogató van.



**Kikötés
a Hungexpon van?**



BUDAPEST
BOATSHOW



2011. március 3-6.



hungexpokiállítás
programod van

Üzlet van.

Várjuk a hazai hajósélet egyik legmeghatározóbb eseményén, ahol minden gyártó és kereskedő ott van, aki számít. A jövő trendjei és technológiái, rengeteg érdeklődő, nagy kedvezmények! Egyidejű rendezvények: Utazás nemzetközi idegenforgalmi kiállítás, Karaván Szalon nemzetközi kemping és karaván kiállítás, Bringaexpo.

www.boatshow.hu

Kiemelt esélytámogatás



SAMSUNG

Eco Bubble™ mosógép

Valódi tisztaság, gyengéd gondoskodás ruháinak

Az Eco Bubble™ mosógép valódi tisztaságot nyújt, miközben gyengéden védi ruháit. A levegő és a víz a mosószerből buborékokat képez, melyek mélyen behatolnak a textilszálak közé, így már alacsony hőfokon is kiemelkedő hatékonysággal tisztítja meg ruháit. Az alacsony – akár 15°C-on – történő mosással nem csak pénzt takarít meg, de ruháinak is gyengéd ápolást nyújt.



Energia megtakarítás

Kitűnő mosási
hatékonyság

Textília védelem

15°C