

100% vitorlázás

2011. június

# PORTHOLE

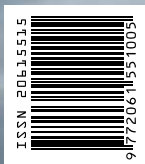
# 6

## KÉKSZALAG-KIHÍVÓK

Ki mivel készül?

## FOTÓPÁLYÁZAT

Kattints a tabletérr!



## Kékszalag 2011 – Jelszó: lándzsát szegezz!

Sosem rejtettem véka alá, mennyire távol áll tőlem a páratlan évi „tradicionális” Kékszalag mutyizós, lobbizós, fékezett habzású filozófiája. Pedig nincs ebben semmi különös: a verseny történetét végigkíséri a győzelmi esélyesek körének szűkítési szándéka. Mondhatnánk azt is: ettől tradicionális! Hol a kül-

földieket, hol a Sztárokat, hol az Assót, hol a trapézosokat, a többtestűeket, vagy épp a szörföt tartják távol. Mindig következetesen olyanokat, akik a legfrissebb technikai megoldások révén gyorsabbak voltak azoknál, akik valami fura előjogot vindikáltak maguknak a győzelem megszerzésére.

(folytatás a 4. oldalon)

# Samsung GALAXY S II



Gyors. Vékony. Lenyűgöző.



# tartalom



- 4 **Kékszalag-kihívók:** ki mivel készül? Soponyai Géza, a hátrányos helyzetű jogkövető; Király Zsolt, a kreatív tuner; Nagy Rozsda Attila, aki orrhosszal nyerné a Szalagot.
- 9 **ASSO 99 designed by MVSZ**
- 10 **A Porthole és a BCSS közös Kékszalag-fotópályázata: Kattints a tabletért!**
- 12 **Szövetségi ügyek júniusban.** Bár az MVSZ Elnökségi ülésének tagjai nem fogadták kitörő örömmel, hogy olvasóinkat szinte élőben tájékoztassuk a meghozott döntésekről, ez nem tántorított el minket kötelességünknek érzett feladatunktól. Annál is inkább, mert több izgalmas ügy is terítékre került a Szövetségben.
- 14 **Tengerre, magyar!** Minden, amit a tengeri képzésekről és jogszabályokról tudni érdemes.
- 18 **Dragon OB Tihanyban**
- 20 **Egy Póstás az Orvosok között.** A III. SurgiCare Orvos-Gyógyszerész Kupa betétfutamaként kiírt Mackó Classis egy 25-ös jolléról kapta a nevét, de minden klasszikus hajót szívesen látnak rajta. Így nem volt kérdéses, hogy a Póstásnak is ott a helye!
- 23 **A Huncaté a Fehér Szalag**
- 23 **Időutazás Finnél.** Ha valaki most arról kezdene faggatni, mi az, ami ennyire vonzóvá teszi az osztályt, nehezen tudnám megválaszolni.
- 26 **Kieler Woche: magyar sikerek.** Berecz Zsombor a Medal Race-ben!
- 27 **Szörf OB, V. forduló:** a Sika Vulkán Kupa.
- 27 **A Raffica a Rundumon:** szerencsés szerencsétlenség.
- 28 **A Wild Joe az ORC világbajnokságon**
- 30 **Vitorlázás a Csendes-óceánon:** Panama-Ecuador-Galapagos. A Panama-csatorna átlépése után Ecuador felé folytattuk utunkat. Az Egyenlítői övben a vitorlázás nem túl egyszerű, mivel szinte nincs szél!
- 32 **Dolesch Iván:** emlékkép és egy emlékverseny. Egyre több verseny viseli nagy elődeink nevét, de vajon ismerjük-e a névadót, felsejlik-e az életmű megőrzendő emléke?
- 33 **30 éve történt:** magyarok a '81-es Kalóz EB-n a Fertő tavon.
- 35 **Megáll az ész és visszanez!** Kihajózás széllel szemben és üzemképtelen motorral – egy szerencsétlen eset tanulságai.
- 36 **Találkozó nemcsak jolléknak.** Június utolsó hétvégéjén rendezték meg az I. Jolle Találkozót Balatonszéplakon, az Ezüstpart kikötőben.
- 37 **Júliusi programok a Balaton körül**

## 2011. június



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

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Adorján Csaba, Aknai Miklós, Babics Ágnes, Bodnár Imre, Bólya Mercedes, Gelencsér György – Merlin, Járosi Péter, Kocsis Bálint, Kruchina Károly, Méder Áron, Stréda Zsófia, Schneider István, Tönkő Gábor, Utassy Lodi, Várkonyi Csaba **DESIGN:** APEX DESIGN Kft. **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** Szutor Ferenc, www.porthole.hu **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. június 30. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** CSERTA GÁBOR.

(folytatás az 1. oldalról)



2010-ben a nyílt Szalagra komoly nemzetközi érdeklődés mutatkozott, olyan hajók és világbajnok hajósok jelentek meg a versenyen, akiket eleddig jőszerivel csak az Eurosport közvetítésében láthattunk. A Balaton is adásba került, jó hírét víve csodás tavunknak, legnagyobb versenyünknek. Nem volt meglepő, hogy a sportág korifeusai komolyan foglalkoztak a Kékszalag kétévenkénti buta korlátjának felszabadításával, és általa a külföldiek érdeklődésének fenntartásával.

A végső döntés mégsem volt váratlan, jól illeszkedik a korábbiakhoz: 2011-ben és 2013-ban még esélyt adunk annak a maximum 5 hajónak, akik a furfangos technikai feltételek között győzni tudhatnak majd. A trapézosoknak, többtestűeknek, a nem kellően kreatívoknak coki.

Nem kellően kreatívoknak? Igen, egy jó ötlettel bizony felül

## Soponyai Géza

A hátrányos helyzetű jogkövető



Nagy médiaérdeklődés kísérte a Fekete Laci által szabadalmaztatott összecukható szárnyvitorla bemutatkozását a Médiacount Avatar árbocán. Nem kevesebbet állítottatok, mint hogy a cél az ideai Kékszalag megnyerése. Itt vagyunk a Fehér Szalag után, ahol a hajón a hagyományos szoft vitorlát láthattuk. Változott a koncepció?

Nem egészen! Nem maradt időnk arra, hogy a szárnyat különböző szelekben tesztelhessek, ezért úgy döntöttünk, hogy ezen a megmérettetésen még nem teszem próbára, bár ott lesz a mezőnyben egy 70-es cirkáló árbocán. Ezt a hajót – az Irokézt – Litkey Bence vitte volna Fekete Laci és Szeremley Laci közreműködésével. „Apuka” hirtelen távozása is megnehezíti a merevszárny

megismerését, mielőbbi bemutatkozását a versenyeken, de semmiképp nem adjuk fel! A hajó tulajdonosa, Pajor Zsolt



önzetlen segítségével újabb lehetőséget kaptunk a szárny tulajdonságainak kiismerésére, és ezt a lehetőséget sem fogjuk elszalasztani.

Figyeltünk a Fehér Szalagon. Nem nagyon izasztottad meg az álliberás ellenfeleket. Nincs ok az aggodalomra. Komoly technikai problémákkal küzdöttünk, melyeket a Szalagig ki fogunk küszöbölni. Konkrétan: a szárnyvitorla kocsijai deformálták az árboc nutját, és amikor a puha vitorla kocsijait behúztuk, azok sorban sérültek, lehetlenné téve a reffelést és az első él állítását.

Tehát akkor most orrhosszabbítás, farplasztika és körbekeretezés következik? Szó sincs róla. Ezt a hajót erre a kiírásra építettem, nem vagyok hajlandó változtatni rajta. Még egy észrevétel: a Porthole

finoman, de azt érzékelteti, hogy az a néhány hajó, amelyik nyerési eséllyel indul a tradicionális Szalagon, komolyan

lobbított a szabályok megváltoztatása ellen. A magam részéről határozottan kijelentem, hogy semmit nem léptem ebben az ügyben. Bár én is híve vagyok a nyílt Kékszalag ideának, ezt a hajót a páratlan évekre érvényes szabályok szerint terveztettem és építettem, és sajnálnám, ha egy váratlan döntés esélytelenné

tette volna.

Mégis azt gondoljuk, hogy a nyeresre esélyes hajók – beleértve a Médiacount Avatart is – nem tekinthetők tradicionálisnak.

Na, akkor nem sok hajó lenne az. A két 75-ös cirkáló gyönyörű klasszikus formája ellenére karbon árbocot, rod merevítést, kevlár és dynema kötélzetet visel. Hol a határ? Játshatunk a gondolattal, hogy mit tekinthetünk tradicionálisnak, de valójában ezt nem lehet felülről eldönteni. A jövő az önszerveződő közösségeké, akik majd kitalálják, milyen alapon versenyeznek. Legyen az egy OD osztály a maga szigorú paramétereivel, vagy egy korszak eredeti állapotú, vagy ahhoz hasonló hajói valamilyen előnyszámítás alapján.



FOTÓ: Szekeres László

## Litkey Farkas

Bár bírjuk Farky ígérését is, hogy beszámol a terveiről a Szalag kapcsán, de érthető okok miatt lapzártánkig nem érkeztek meg válaszai.

lehet írni a szabályalkotók szándékát, és igen komoly mértékben növelhetjük amúgy sem lassú „tradicionális” rohanógépünk sebességpotenciálját.

Amikor 2007-ben a Lisa a Kékszalagra alaposan kiszélesedett, a versenytársak vért hánytak, mert már nem maradt idő a válaszlépések megtételére. Ráadásul az a hajó, mely a forgalomba helyezés során még 3 méter mély, 800 kg-os kilt viselt, lényegesen könnyebb, rövid killel állt ki a Szalagra. És ezzel nem is volt egyedül. Volt némi halovány kísérlet a hatósági dokumentálás hitelességének megkérdőjelezésére, de aki Farkyt ismeri, tudhatja, hogy ilyen piti banánhéjon nem fog elcsúszni. Nyert is simán. Most, 2011-ben a trapézaitól megfosztott Principessa lépett a Lisa nyomdokaiba, de ők, tovább feszítve a húrt, még szélesebb úszóművet produkáltak. A szabályok megkötik a hossz-szélesség arányt, tehát ha szélesebb hajót akarunk, akkor annak hosszszababbnak is kell lennie! A Princsi 2.0 egy fixált orrsudár és némi farplasztika révén 16 méteresre nyúlt, így a „legálisan” megszélesült hajón a legénység nyomatéka trapéz nélkül is kiszolgálja a rig igényeit. Az új konstrukció villantott is egyet a Fehér Szalagon, bemutatva a trendit az ellenfeleknek. Nem tudom, taktikailag helyes volt-e az időzítés, mert ily módon a versenytársaknak is marad még ideje a cselekvésre.

Az olcsóbb megoldás a hajó esetén legalitásának megkérdőjelezése lenne, de erre nem tennék nagy tétet, mivel a Lisa-féle facelift körüli felháborodás sem változtatott az eredményen. Ráadásul egy ilyen vitába olyanok is bekeverednének, akiknek nincs sok keresnivalójuk a napon (értsd: vaj a fejen...). A jogászok szerint ezek a rohanógépek eleve nem kaphatnának hatósági jóváhagyást, mivel megfelelő súlyú és mélységű tőkesúly híján nem állnak vissza, ráadásul a kis-

## Király Zsolt

### A kreatív tuner

A Sponsor Wanted is a fékezett Kékszalag szabályrendszerére épült. Születésekor a Sopi-féle testet tekintette

alapnak, de komoly módosításokkal, és elsősorban súlytakarékosággal indult csatába. A Raffica rigje kis szélben komoly hajtóerőnek bizonyult. Bár ideális szélviszonyok nem segítettek a csapatot, heroikus küzdelmük a technikával bírta a hajót a balatoni legendák aranykönyvébe. Idén komoly, de kevésbé látványos változtatások történtek elsősorban a vízvonaltól alatti részekben, félt azonban, hogy mindez nem lesz elegendő ahhoz, hogy a Principessa által megjelöltet kihívásnak megfeleljenek.

*A Fehér Szalagon a Lisa csúnyán lenyomott benneteket, nem is beszélve a Princsi hihetetlen tempójáról, már amíg képesek voltak a hajót versenyben tartani. Úgy tűnt, hogy a befutóra az eléggé „szárnyaszegett” Sopi-hajó is rátok jött. Mi lesz a Kékszalagon?*

Nincs para, a rendes vitorlázatunkat kissé megviselte a Rundum, ezért a tartalék cuccal nem is lehetünk tigrisek. A Principessa valóban feladta a leckét, nincs kizárva, hogy nekünk is lépnünk kell. A Raffica keretei rendelkezésünkre állnak, így könnyen integrálhatjuk azokat egy hosszított hajóba. *Meg tudjátok oldani, hogy a hatósági előírásoknak is megfeleljen a hajó?*

Ezzel eddig sem volt gond. De ezen felül fel fogjuk szerelni a kétsoros korlátot is, hogy kifejezetten szabályosan lóghasson a legénység. Reméljük, ez a kötelező tartozék az ellenfelek hajójáról sem fog hiányozni.



hajós besorolásnak is ellentmond a 12 fő feletti létszám. De nem Magyarországon! Ezek a „tradicionális” hajók ugyanis többnyire rendelkeznek hatósági felmentéssel, azzal az indokkal, hogy kizárólag versenyeken és edzéseken használhatóak mentőmotoros kísérettel. Nesze neked tradíció!

Mi a megoldás? Fel kell venni a kesztyűt: orrsudarat kitolni, kereket burkolni, és megküzdeni az ellenféllel, ezekkel a génmódosított Liberákkal. És persze még mindig nagyobb győzelmi esé-



FOTÓ: SCSERTA GÁBOR

## Nagy Rozsda Attila

### Aki orrhosszal szeretné nyerni a Kékszalagot

A Fehér Szalagon némi előnnyel éri el a Principessa a kenesei bóját, majd láthatóan technikai problémákkal küzdve leszerel, és egy szál fokkal hazatér.

*A hajó gyors, de borzalmasan néz ki. Mi történt a versenyen?*

Semmi különös, a szél ereje, a hullámozgás átlépte azt a szintet, amit egy ilyen hajóval biztonsággal még meg tudunk vitorlázni. A két ref sem kurtított eleget a vitorlázaton, így meghoztam a döntést: nem kockáztatjuk a hajó épségét, kiállunk a versenyből.

*A Princsi egyike volt a Balaton legszebb Liberáinak. Nem akarok udvariatlan lenni, de ezekkel az átalakításokkal szörnyű látványt nyújt. Ugye még be lesz fejezve?*

Kezdjük azzal, hogy ez a hajó már nem Libera. Két évvel ezelőtt mi nem vettünk részt az akkori tókerülőn. Ám idén tavasszal áttekintettük sporttársaink korábbi ötleteit, és eldöntöttük, mi is alkalmazzuk a már bevált és elfogadott lépéseket. Király Zsolttól a libera-dundi-asítást lestük el, Farkastól a tervezői, kivitelezői csapatot. Majd az átalakítások annak a szabályrendszernek a keretein belül készültek, melyet a Kékszalag páratlan évi kiírása előír. A terveket benyújtottuk az MVSZ Technikai Bizottságához, melyet a bizottság vezetője rendben talált, és aláírásával hitelesített. Ezt követően megkötöttük támogatóinkkal a megállapodást, ami komoly pénzügyi kockázatot is magában rejt, ha a vállalásainkat nem tudnánk teljesíteni. A hajót újrazvizsgáltattuk, és ennek megfelelően módosítottuk a hajólevelét, és kötöttük meg a biztosítását. Tehát az átalakítás be is van fejezve. *Akkor nem lesz egyszerű a visszaalakítás...*

Nem lesz visszaalakítás! A Principessával Liberaként már nem fogunk többé versenyezni, de ha a körülmények indokolják, 2013-ban ismét le vesszük a polcra. Ez a hajó kifejezetten a Kékszalag versenyére épült, az idevonatkozó szabályoknak megfelelően. Igen, valóban kissé sután néz ki, de ha az eredményes szerepléshez ez kell, akkor ezzel az eszközzel fogunk versenyezni.

lyekkel, mint ha az Extrém 40-eseket, vagy valami billenősúlyos mozgóballasztos eszközt engednének a pályára.

Áll a parton néhány komoly kinézetű katamarán. Mi lenne, ha alájuk tennénk egy jó hosszú gerincet, és mint egytestű, tradicionális kiülő elindulnánk a Szalagon? Még nem késő!

A mezőnyben közben meg ott serteperél még 5-600 hajó, anélkül, hogy a leghalványabb esélyük lenne a győzelemre. Ők minden évben itt vannak, leróják körüket, élvezik a napnyugtát, küzdenek az árvaszúnyogokkal, fáradt-kialvatlan szemekkel nézik a felkelő napot, talán még a közös vacsoráról is lemaradnak. A győztesek ebből semmit sem észlelnek, jó szélben még napnyugta előtt befutnak, és egyébként is: a taktikai műszerek teljesen lekötik figyelmüket.

**Gerő András**

*Világért sem szeretnék felülbírálni a Technikai Bizottság állásfoglalását, de ha igaz az, hogy a fixált bugsprit beszámít a hajóhosszba, akkor mitől 18 lábás a legendás ausztrál rohanógép a ménkü hosszú szálinggal erősített orrsudarával?*

Azt nem tudom, nem vagyok szakértő. De azt ugye senki nem gondolja, hogy egy ilyen átalakításba úgy vágnánk bele, hogy nincsenek meg az előzetes hozzájárulások, szükséges dokumentációk?

*Ha többé nem indultok Liberán, akkor mivel fogtok versenyezni?*

Ha terveim megvalósulnak, a jövőben a páros éves Kékszalagon többtestű hajóval fogunk küzdeni az összetett első helyért.



FOTÓ: SCSERTA GÁBOR

FELKÉSZÜLÉS

A 43. Kékszalag Telekom Nagydíj  
támogatója az új Audi A6.



Kombinált tartály fogyasztás: 5,2-8,2 l/100 km, CO<sub>2</sub> kibocsátás: 137-190 g/km.

Audi  
A haladás technikája







MENNYI AZ ANNYI?

# ASSO 99 designed by MUSZ

Igen nehéz az MVSZ határozatai mögé valami jól kiszámítható és következetes koncepciót vizionálni. Az még nem lenne baj, hogy parciális érdekek sokszor felülírják a szervezet valódi küldetését, de amikor a döntések jogszerűsége is megkérdőjelezhető, az már hitelességi kérdéseket is felvet.



**A**mikor nyilvánvalóvá vált, hogy a korszerű hajók indulását lehetővé tevő nyílt Kékszalag-koncepció ellenzőinek érdekérvényesítő ereje legyűri a verseny jövőjét egyértelműen meghatározó érdemi változtatásokat, akkor a legfőbb érv a Szövetség hitelességének védelme volt.

Nyilván az azóta eltelt idő alatt tudatosodhatott, hogy a nehezen indokolható tradicionális Kékszalag-versenyek azon túl, hogy tisztességtelen előnyt biztosítanak a fura előírásokba beteszkelhető egyáltalán nem tradicionális rohanógépek számára, lehetlenné teszik a 2010-ben örvendetesen nagy hazai és nemzetközi médiafigyelmet, valamint a külföldi résztvevők jelenlétének fenntartását.

Az Assók indulásának engedélyezése jól jellemzi azt a döntési mechanizmust, melyet joggal illet az átgondolatlanság vádjá.

A Magyar Vitorlás Szövetség Elnökségének június 7-én hozott 6. számú határozata értelmében a 43. Kékszalag Telekom Nagydíjon Asso 99 típusú hajókkal is lehet versenyezni. A határozat szövege:

„A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége az Asso99 Osztályszövetség 43. Kékszalag indulási feltételeivel kapcsolatos kérvénye alapján hozzájárul, hogy az Asso hajóosztály hajói,

a standard 6 fő helyett 8 fő előírt létszámmal, trapéz használata nélkül indulhassanak a versenyen, amennyiben a hajólevélben előírt legénység száma ezt lehetővé teszi.”

E határozat alapján módosítani kell a Versenykiírást is. A páratlan években (még idén és 2013-ban) érvényes korlátozó rendelkezések tiltják – többek között – a trapéz használatát. A kiírásban az is szerepel, hogy: „Egy hajólevélhez egy felmérési bizonylat tartozhat, így értelemszerűen trapézos osztályhajó külön, trapéz nélküli bizonylattal nem rendelkezhet és nem indulhat.”

Ez a kitétel tiltja a trapézos hajók indulását, még ha le is szerelik róla a trapéz-felszereléseket. Kivételt a szabály eddig csak a 25-ös és 30-as Jolle hajóknak adott, mondván, azok eredetileg nem trapézos hajók voltak.

Lapzártánkkor érkezett a hír, hogy az MVSZ – módosítva korábbi határozatát – új döntést hozott: az Assók immár 7 fős legénységgel is indulhatnak a 2011-es Kékszalagon. Természetesen nem mint osztályhajók. Az Assókat csak abszolútban értékeli majd, ami érdekes helyzetet teremt. Így ugyanis nem kötik őket az osztály-előírások: jöhetnek a három méteres lándzsák, a gigantikus vitorlák... Persze ezek a hajók így sem igazán esélyesek Kékszalag-győzelemre, ezért lényegében mindegy is, hogy mit csinálnak. De ha csupán egy plusz fő az ára a trapéz nélküli indulásnak, akkor némi fantáziával ezt a szabályt – mint precedenst – a többi trapézos osztályra is ki lehetne terjeszteni...

A trapézosra tervezett hajók kitiltása első-sorban az Assóval versenyzőket sújtotta. Így most kibővített legénységgel rajthoz állhatnak. Mi ezzel a baj? Talán nincs helye az Assóknak a Kékszalagon?

De igen! Ott kéne lenniük, de nem így! Ez egy nemzetközi versenyzőosztály, melynek előírásai szigorúan meghatározzák a legénység létszámát, összsúlyát és felszerelésének használatát. Nyolc fővel sehol a világon nem versenyeztek Assón, nincsenek tapasztalatok a hajó biztonságával, viselkedésével kapcsolatban. A súlyhatár betartásával csak max. 65 kg átlagsúlyú legénységet vihetne. A korábbi években a lekopasztott Liberák hajólevelet is váltottak, mely alapján a közlekedési hatóság – osztotva a felelősségen – bizonylatolta az átépített hajók közlekedési alkalmasságát. Ha jól értem a határozatot, a Szövetség hozzájárult, hogy az Assók elindulhassanak, ha el tudják intézni, hogy a hajólevélben 8 fő szerepeljen. Az osztály előírásai így érvénytelenné váltak, tehát akár át is lehet építeni a hajókat, orrsudarasra, gennakeresre, kódzérosra, szárnyvitorlásra, bármire. Mindezt csak azért, nehogy a Kékszalag indulóinak létszáma jelentős csökkenést mutasson, mert az nem venné jól ki magát.

**Gerő András**

# Kékszalag Fotópályázat – kattints a tabletért!



**B**ár mindannyian szeretünk gyönyörködni a profi fotósok gondosan beállított, csodaszép képeiben, mi kíváncsiak vagyunk arra is, hogy a Ti nézőpontotokból milyen lesz a Kékszalag. A **Porthole és a BCSS közös fotópályázatán** bárki részt vehet, aki a versenyt illetve az ahhoz kapcsolódó eseményeket megörökíti mobilkészülékével, és megosztja azt a közösséggel. És ahogy a fotósok, úgy a „zsűri” sem profi: a képeket a **Porthole Facebook-oldalán** jelenítjük meg, és a legnépszerűbb, azaz a **legtöbb lájkot kapó** képek készítői vihetik majd el az értékes nyereményeket.

Az első helyezett egy **Fujitsu Q550-ös tablettel** lesz gazdagabb, a második díj egy digitális fényképezőgép, míg a harmadik legjobb egy fotótanfolyamon fejleszheti tovább képességeit. A tíz legnépszerűbb kép készítője pedig egy Porthole Klubkártyát is zsebre tehet majd.

Ha szeretnél részt venni a játékban, nem kell mást tenned, mint előkapni a kütyüdet, elkészíteni a fényképet és elküldeni **emailben a foto@porthole.hu-ra**. A képeket – lehetőségeinkhez mérten – folyamatosan töltjük fel a Porthole Facebookos albumaiba, hogy aztán bárki számára **lájkolhatók és megoszthatók** legyenek.

A játék a helyszíni nevezéssel csaknem egy időben, **július 13-án szerdán délben indul**, és a díjkiosztó ünnepséggel, ill. az azt követő vacsorával, azaz **július 16-án, szombaton éjfélkor zárul**. Ezt követően már nem fogadunk további képeket, de **július 20-a szerda délig** még van lehetőség a fotók áttekintésére s a kedvencek értékelésére és népszerűsítésére a Facebookon. Ekkor összesítjük az eredményeket, a győzteseket pedig a legrövidebb időn belül értesítjük.

A Porthole és a BCSS közös fotópályázatán bárki részt vehet, **nemcsak a hivatalos Kékszalag indulók** – készíthetsz képeket kísérő- vagy nézőhajóból, vagy akár a partról is. Egy személy több fotót is küldhet, az egyetlen megkötés, azon túl, hogy a kép témájával kapcsolódjon a Kékszalaghoz, az, hogy ne sértse a jó ízlés határait.

**Szóval kattints, klikkelj,  
oszd meg és lájkolj a tabletért!**



# Navigációs térképek iPhone/iPad-ra

Aminap a Jeanneau-hajókat forgalmazó Adex fővárosi irodájában találkoztam Káli Csabával, a cég ügyvezetőjével, aki lelkesen ismertette a gyár legújabb modelljeit. A beszélgetés során a szokásos számítógépes demonstráció ezúttal elmaradt, Csaba a kezembe nyomott egy Ipad-et és azzal illusztrálta mondanivalóját. Lenyűgözött a bemutatón, de leginkább az Apple új eszközeinek hihetetlen sokoldalúsága volt az, ami elkápráztatt. Mint kiderült, Csaba másik vállalkozása Apple-termékeket forgalmaz, így nem csoda, hogy hamarosan összeköttöttük a kellemest a hasznossal, és az Apple-termékek hajós alkalmazása került terítékre.

Az okostelefonok elterjedésével egyre több gyártó törekszik arra,

hogy alkalmazásait ne csak a méregdrága, erre a célra készült eszközökre fejlessze, hanem a zsebben hordható, s bármikor rendelkezésre álló telefonokra is. Ennek egyik változata az Apple iPhone/iPad-ra a NAVIONICS által készített GPS-térkép szoftver. A program a cég által forgalmazott vektoros térképi adatbázist használja (ezt használjuk pl. a Raymarine térképplottekben) az átnézeti térképektől egészen a minden részletet tartalmazó nagyfelbontású pl. kikötői térképekig. Ezeket a hajózási térképeket kombinálni lehet az internetről letöltött olyan alkalmazásokkal, mint pl. a GoogleMap. Az eszközünkben lévő GPS segítségével egyszerű navigációs feladatokat tudunk megoldani. Összeállítha-

tunk egy útvonalat, melyet végighajózzunk, látjuk sebességünket, irányunkat, mérni tudunk távolságot és irányt. Igény szerint rögzíti útvonalunkat. Kereshetünk adatbázisban (kikötők, világítótoronyok, benzinkutak...).

De talán a legizgalmasabb és a



leglátványosabb, hogy lekérhetjük az aktuális és várható széladatokat, melyet grafikus formában, térképre vetítve 3 napra, előzetesen 3 óras bontásban kapunk meg. A program kezelése nagyon egyszerű, bárki pár perces próbálgatás után tudja kezelni. Az alaphasználathoz nincs szükség internetkapcsolatra, csak extra kívánság esetén, mint pl. műholdképek, széltérképek alkalmazásánál.

A program letölthető az Apple Store-ból (verzió függvényében: 9.99–39.99 EUR közötti áron).

Egy meglévő, komoly navigációs rendszer mellé tartalékként is jól jön, különösen akkor, ha nincs külső display a cockpitban. A Balatonon önmagában is jó szolgáltatás teszt.

Bővebb információ:

**Káli Csaba, cskali@remac.hu**

## Smarty Fedélzeti GPS-es videókamera, „fekete doboz” és nyomkövető eszköz



Teljes Google™ kompatibilitás!

# TRAVELTECH

**RADARDETEKTOROK, LÉZERBLOKKOLÓK, GPS KAMERÁK**  
1182 Budapest, Üllői út 407. Tel./fax: (1)290-5624 Internet: [www.traveltech.hu](http://www.traveltech.hu)

EZT TÖRTÉNT AZ ELNÖKSÉGIN

## Szövetségi ügyek júniusban



Bár az MVSZ Elnökségi ülésének tagjai nem fogadták kitörő örömmel, hogy olvasóinkat szinte élőben tájékoztassuk a meghozott döntésekről, ez nem tántorított el minket kötelességünknek érzett feladatunktól. Annál is inkább, mert több izgalmas ügy is terítékre került a Szövetségben. Bár az ülés érdemi munkája némi késéssel kezdődött meg a kellő számú elnökségi tag hiányában, végül összejött a határozatképesség, és több fontos döntés is megszületett.

### Új szövetségi kapitány

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége tudomásul vette a szövetségi kapitányi posztra kiírt pályázat bírálóbizottságának javaslatát. Felkéri a főtítkárt, hogy a jelöltekkel a pályázat eredményeként feltüntetett sorrendben, elsőként Litkey Árpáddal mihamarabb kezdje meg a szerződéskötés folyamatát. A határozatot 3 tartózkodás, 7 igen, 0 nem szavazat mellett elfogadta az elnökség.



#### Litkey Árpád

A tartózkodás kérdésében némi zavar támadt. Wossala György szerint a Szpári elnöke – szemben a küldött elnökségi tag Ignác Károllyal – támogatja az új szövetségi kapitány személyét, de a Szparit képviselő elnökségi tag továbbra sem szavazza meg a jelöltet. Ellene sem szavaz, ahogy a BYC képviselője is tartózkodott. Sigmond András

korábbi szövetségi kapitány munkájával kapcsolatban voltak megfogalmazott kritikák, így velem „más típusú megállapodást” köt a Szövetség.

### Új élsport- és utánpótlás-koncepció

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége a mai nappal életbe lépteti a „Javaslat – az MVSZ élsport- és utánpótlás-rendszere 2011” című dokumentumot. Egyben minden korábbi, az élsportra és utánpótlásra vonatkozó támogatási rendszert hatályon kívül helyez.

A határozatot 1 tartózkodás, 6 igen, 0 nem szavazat mellett elfogadta az elnökség.

*A témáról már több alkalommal cikkeztünk. Miután korábban mind az Utánpótlás, mind az Olimpiai és Élsport Bizottság bedobta a törülközőt az érdekeltek és szakmai viták kiéléződése nyomán, a helyzet finoman szólva sem volt megnyugtató. Az új felállás most tisztázhatja a viszonyokat – kérdés persze, hogy annak időzítése és szakmai tartalma mennyire segíti majd ténylegesen a megkezdett munkát.*

### Alapszabály-módosítás

A Magyar Vitorlás Szövetség Elnöke 2011. október hónap később meghatározandó napjára „Alapszabály-módosító közgyűlés” összehívását rendeli el.

A határozatot 0 tartózkodás, 8 igen, 1 nem szavazat mellett elfogadta az elnökség.

### Kékszalog 2011

A rendező Stromboly Event Kft. képviselőjének előadása meggyőzte az elnökséget, amely

„üdvözölte” a professzionális szervezést és prezentációt. Mint megtudtuk, a kommunikációban kevesebb lesz a celebritás, és sokkal inkább a Balaton értékeire, a vitorlázás ünnepeire helyezik a hangsúlyt.

### VII. MTNB

A Magyar Tengeri Nagyhajós Bajnokság rendezési feltételeinek változása miatt a rendező Bednár Tibor a megállapodott 2 millió forint helyett csak 500 ezer forintot fizetne ki kérelme szerint. (Az idei versenyen 3 helyett, csak 1 tengeri bajnoki cím kerülne kiosztásra, ezért az üzleti feltételek megváltoztak.) A felajánlott 500 000 forintot az elnökség nem fogadja el. Az összeget 1 millió forintban határozná meg. A határozatot 1 tartózkodás, 5 igen mellett elfogadta az elnökség.

### Megyei szövetségek felvétele

A Magyar Vitorlás Szövetség Elnöksége elfogadja a Somogy Megyei Vitorlás Szövetség 2011. április 11-i keltezésű és a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Vitorlás Szövetség 2011. április 26-i keltezésű nyilvántartásba vételi kérelmét, egyben felkéri a titkárságot, hogy az érintett szövetségek regisztrációba vételét tegye meg.

Az elnökség egyhangúlag elfogadta a felvételt.

### A Manökenről

A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége a Manöken nevű hajó 30-as cirkálóként történő elismerése ügyében az alábbi határozatot hozza:



A MVSZ elnökségének megítélése szerint a fenti technikai kérdésben nem a Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége az illetékes, ezért felkéri a Technikai Bizottságot és a Jogi bizottságot, hogy a korábban benyújtott dokumentumok figyelembevételével 30 napon belül hozza meg végső állásfoglalását, amelyről tájékoztassa az illetékes hajóosztályt és az Elnökséget.

Wossala György részéről olyan javaslat érkezett, hogy mindkét fél számára elfogadható (akár külföldi, pl. svéd) felmérő véleményét kérjék ki.

Az ügyben határozat nem született. *(Az ügyről hamarosan részletesebben is olvashattok a Porthole hasábjain.)*

### Assók a Kékszalagon

Határozati javaslat: A Magyar Vitorlás Szövetség elnöksége az Asso99 Osztályszövetség 43. Kékszalag indulási feltételeivel kapcsolatos kérvénye alapján hozzájárul, hogy az Asso hajóosztály a standard 6 fő helyett 8 fő előírt létszámmal, trapéz használata nélkül indulhasson a versenyen, amennyiben a hajólevelében előírt legénység száma ezt lehetővé teszi.

Az Elnökség egyhangúlag elfogadja a javaslatot.

(Kommentárunkat lásd az Asso99 designed by MVSZ c. cikkünkben!)

### Gerevich ösztöndíj

Napirenden kívül tárgyalja az Elnökség a Gerevich ösztöndíj elosztásáról szóló javaslatot.

Berecz Zsombor	100 000 Ft/hó
Pál Gaszton	80 000 Ft/hó
Hirschler Richárd	20 000 Ft/hó
Beliczay Márton	30 000 Ft/hó
Héjj Viktória	40 000 Ft/hó
Karé Réka	30 000 Ft/hó

1 tartózkodás, és 6 igen szavazat mellett az Elnökség elfogadta a javaslatot. **Sz.F., G.A.**

## VITORLÁZÁS A VÉGEKEN

# MVSZ a Balatonon túl...

A Magyar Vitorlás Szövetség történetében először programszerű támogatást kíván nyújtani a kisebb vízterületeken működő vitorlasközösségeknek. A 2010-ben megalakított Balatonon Kívüli Vízterületek Bizottsága – hatékonyan együttműködve a Versenyrendező és a Versenybíró Bizottsággal – az áprilisi elnökségi ülés során tárta programját az MVSZ elnöksége elé, amely azt egyhangúlag elfogadta és támogatta.

A program célja, hogy a vitorlássportért tenni akaró kisebb közösségek olyan külső szakmai és anyagi segítséghez jussanak, amellyel a sportág fejlődését hatékonyabban mozdíthatják előbbre az adott régióban.

Az igénybe vehető segítség lényegében három területre összpontosít: 1. szakmai segítség, 2. technikai támogatás, 3. anyagi támogatás.

A szakmai segítség keretein belül a szövetség elsősorban az érintett vízterületeken megrendezendő versenyek színvonalát kívánja javítani, egyrészt közvetlenül, delegált versenyrendezők és versenybírók által, másrészt közvetve, helyben megrendezett szakmai továbbképzéseken keresztül. A delegálás a területi szövetségek igénye alapján, az MVSZ Versenybíró Bizottságánál és a Versenyrendező Bizottságánál időben történő bejelentés alapján történik. Ennek megfelelően évi egy alkalommal megfelelő végzettségű és gyakorlattal rendelkező versenybíró és versenyrendező delegálására kerülhet sor, melynek költségeit az MVSZ állja. A versenybírók és versenyrendezők delegálását és az ahhoz kapcsolódó feladatokat a Versenyrendező, illetve a Versenybíró Bizottság végzi.

A bizottság továbbá – igény esetén – segítséget nyújt a ranglista-verse-

nyek rendezési jogának megszerzéséhez s elvégzi az ehhez kapcsolódó egyeztetések koordinálását az Edzőbizottságnál és a hajóosztályok vezetőségénél.

A Magyar Vitorlás Szövetség a területi szövetségek sportszakmai tevékenységéhez szükséges eszközök beszerzésében segítséget kíván



FOTÓ: Böröcz Tamás

nyújtani oly módon, hogy a MVSZ által valamilyen okból már nem használt, de funkcionálisan még megfelelő eszközöket igény esetén átadja, illetve új eszközök beszerzése esetén felajánlja kapcsolat- és kedvezményrendszerét.

Az anyagi támogatást az MVSZ pályázati rendszer formájában valósítja meg. A pályázati alap összege 750 000 Ft, amely évente várhatóan a KSH által közzétett fogyasztói árindex százalékos értékével növekszik. A pályázati kiírás hamarosan letölthető lesz a Magyar Vitorlás Szövetség honlapjáról. A pályázat elbírálásánál az értékelési szempontok között szerepel a vitorlázás népszerűsítésére tett törekvések, az ifjúságnevelés terén kifejtett tevékenység és a versenysport fejlődésének előmozdítása az adott régióban.

**Schneider István**



FOTÓ: Böröcz Tamás

NEMZETKÖZI HAJÓSVIZSGÁK

# Tengerre, magyar!

Munkám során rendszeresen van alkalmam beszélgetni tengerre készülődő magyar sporttársaimmal, és hallottam szidni és dicsérni több képzési rendszert. Megpróbáltam hát összeszedni az információkat és tapasztalatokat a felmerülő lehetőségekről.

**E**lsőként a magyar kedvtelési célú tengeri vizsga- és képzési rendszert veszem górcső alá, amelyet az eredeti szándék szerint az angol vizsgarendszer alapján állítottak össze. Minden tengeri vizsga feltétele először is a belvízi képesítés, az akkreditált képzésben való részvétel és a gyakorlat igazolása. Táblázatos formában ez így néz ki:

elméleti tudást kell a vizsgán prezentálni – az általam elvégzett tanfolyam tematikája is ehhez igazodott. Cserében viszont az archaikus hajós szakma romantikus szépsége formálódott ki estéről estére. Többéves késéssel került ki a követelményekből a rég-es-rég megszüntetett rádió navigáció, és csökkent 80-ról 55-65 órára a tanfolyami órák száma.

vagy egy elkorrodált csatlakozó, és újra a hagyományos eszközökre, a megszerzett tudásunkra leszünk utalva.

Azonban a sok információ közt elveszni látam a lényegét. Úgy is mondhatnám, túlterhelt agyunkból néha pont a fontos információ csordul túl: már a 12 mérföldes vizsgán tudni kell, hogy milyen színű dobozban dobja le a mentőhelikopter a takarókat és a

Kategória	Érvényesség korlátozása	Elméleti tanfolyam	Gyakorlati hajózás	Kiegészítő feltételek
IV	3 tmf	24 ó	150 tmf	Belvízi vizsga
III	12 tmf	60 ó	500 tmf	Belvízi vizsga, IMO 1.13 Elsősegély, ROC
II	200 tmf	64 ó	1000 tmf	III.oszt vizsga, GOC, 10 csillagászati helymeghatározás
I	-		1500 tmf	II.oszt vizsga

Három akkreditált iskola van Magyarországon. A Deckpartneré csak a IV. osztályú képzésre terjed ki. A Yachtakadémia az összes elméleti és gyakorlati képzést nyújtja, valamint a ROC-ot, azaz a Korlátozott rádiókezelői vizsgát. A G.S. Poseidon szintén minden képzést biztosít, beleértve a GOC-ot azaz a Korlátlan Rádiókezelői Bizonyítványt is. Igen magas szintű, bár nem a legkorszerűbb

Az elektronikus navigáció témakör behatóan foglalkozott a radarral – ami legritkább esetben található meg 50 láb alatti charterhajón –, ellenben elég elnagyoltan a GPS-szel és ennek térképes megjelenítésével, a chartplotterrel. Pedig ha fortélyait megfejtettük, rendkívül egyszerűvé teszi a navigációt. Persze csak ha működik: nem kell ahhoz háború, hogy zavar legyen az adásban; elég csak egy lemerült akkumulátor

szextánst, ellenben meghűlt bennem a vér szembesülvén a ténnyel, hogy magyar pápírral rendelkező hajóstársam nem ismeri fel a kardinális bójákat. Vizsgázott csoportunk tapasztalata: utoljára az államvizsgámra tanultunk ennyit, a vizsgáztatóink hozzáállását pedig Franz Kafka tudná méltóan kidomborítani. További neuralgikus pont az előírt rádiós vizsga (ROC és GOC), ami teljes mér-



tékben azonos a hivatásos fedélzeti tisztek tananyagával. Ez szintén komoly túlbiztosítás: az előírás ezeket csak a SOLAS hatálya alá eső hajókra (nagyon leegyszerűsítve: 300 BRT feletti hajókra) teszi kötelezővé. A veszélyes rakományok okozta baleseti sérülések kódolt rádiós kommunikálására miatt is van szükségem egy vitorlásra, ha át akarom hajózni az Atlanti-óceánt?

A kedvtelési célú jachtokra például a RYA (Royal Yachting Association) Yachtmaster képzés feltétele csak a SRC/LRC (Short Range Certificate és Long Range Certificate), ezek a tanfolyamok épp fele annyi idő alatt végezhetőek el. Árban ellenben jók vagyunk: a southamptoni (alacsonyabb szintű!) tanfolyam és vizsga árai bőven hat számjegyűek.

A horvátok a maguk sajátos módján oldták meg ezt a kérdést is: integrálták. Két rövid kérdés a vizsga-tételsorban, és egy mondat a skipper licence-en.

További meghökkentő különbség: náluk a legalacsonyabb, 'A' hajóvezetői igazolványhoz, ami 8 kW-ig, 6 m hajóhosszig és 6 tmf távolságig érvényes, a helyi tanfolyam összesen 4(!) órás. A honfitársaink által nem véletlenül közkedvelt 'B' skipper igazolvány 30 BRT-ig érvényes, kereskedelmi és halászhajóra csak Horvátország felségvizein – bár a görög és olasz chartercégek eddig elfogadták az ügyfeleimtől.

A meghirdetett helyi akkreditált tanfolyam 6 órás, amiben már rádiókommunikáció is van – az időtartama épp egytizede a hasonló magyar képesítéshez szükségesnek. Minden chartercég szervez ilyen tanfolyamokat. Botcsinálta kezdő oktató koromban mentorom a sárga földig lehordott, amiért képes voltam 4 óra hosszúra nyújtani azt az anyagot, amit 2,5 óra alatt is le lehet adni! Ez aztán instant megoldás!

Ha pedig hozzávesszük, hogy a tolmácsolással letett vizsgán akár tudás nélkül is át lehet csúszni – a személyes megjelenés nélkül megszerzett papírok legendá-

ját sem egyszer hallottam –, érthető, miért nincs presztízse ennek a papírnak.

Pedig a követelmény egyszerű és világos, csak amire valóban szükség van: rádiózásnál kívül térképismeret, bóják, COLREG (azaz az elsőbbségi szabályok és az ehhez tartozó fényjelzések) és végül meteorológia, ami kimerül a szelek irány szerinti helyi elnevezésében.

Kevésnek tűnik? A halász fia, aki 7 éves korától mindennap kijár a tengerre, és 16 évesen megkapja a papírt, miért ne lehetne felkészült? És ami a legfontosabb: megtanulta tisztelni a tengert. Ő megélte időnként, hogy nem tér vissza a kikötőbe valaki a faluból, ami hozzánk még újsághírként sem jut el.

Személyes véleményem: aki kijátssza, és kerülő úton szerzi meg az igazolványt, nemcsak a tengert nem tiszteli, hanem az embertársait sem, akiket veszélybe sodor. A tudatlanságnak van egy foka, amikor azért hisszük azt, hogy mindent tudunk, mert nem tudjuk, mi az, amit nem tudunk. Jómagam évek óta készítek fel horvát 'B' vizsgára, véleményem szerint a minimum egyhetes hajózás (ahol már nem az alapokat, hanem a tenger sajátosságait ismerjük meg), és az alatta összevont elmélet és gyakorlat a megfelelő forma. A Lucka kapetaniján letett vizsga csak elméleti: sem a lehajózott időt, sem a gyakorlati tudást nem ellenőrzik. Így a felkészítő felelőssége, hogy kit segít hozzá a papír megszerzéséhez.

A következő lépcsőfok a 'C' kategória, ennek tananyaga már 25 órás. Csak akkreditált iskolában lehet elvégezni, és a „rendes” hajós tárgyak mellett rádiózás és elsősegélynyújtás is szerepel benne. Ez a papír területi korlátozás nélkül érvényes bármilyen hajóra 30 BRT-ig. Nem jogos, de több chartercég előírja 50 láb feletti hajók vagy határátlépés esetén a C képesítést – úgy gondolják, a hajójuk így tapasztaltabb kezekbe kerül.

A Yachtmaster "A" – minden magyar skipper álma – 100 BRT-ig jogosít hajóvezetésre, és ami fontos: rendelkezünk

# Technikai - és sportfelszerelések

**HARKEN** **RÖNSTAN** **VIADANA**  
RACI EQUIPMENT

**MUSTO** **LOWRANCE** **YAMAHA**

**TDS**

**HH**  
HULL HARNESS

**S**  
SEAFARMER



**MARITIME**  
HAJÓSBOLT

Budapest, Szentendrei út 107-113.  
tel. 1/3674905, 1/2501332  
[www.maritime.hu](http://www.maritime.hu)

kell vele, ha hajóvezetésért pénzt fogadunk el. Sibenikben és Splitben szerezhető, a szervezők honlapján horrorisztikus árakkal és kemény feltételekkel riogatnak: 1 év kereskedelmi hajós szolgálat vagy 3 éves C képesítés. Nehezen is jön össze magyar csoport. Maga a tanfolyam 2X1 hét alatt 90 óra, majdnem kétharmada ún. gyakorlat, többek közt szimulátor, továbbá hajóismeret, hajós angol, oceanográfia és tengeri jog is van az étlapon. A 'B' fokozat 500 BRT-ig elég, a 214 órás képzés az előbbieken kívül hajótervezés és stabilitás, COLREG és útvonaltervezés tárgyakkal egészül ki.

A RYA Yachtmaster ellenben területi hatály szerint 1+3 lépcsős: Coastal, Offshore és Ocean; az óceáni tartalmaz csillagászati navigációt is. A legalacsonyabb szintű ún.' Day skipper' szinten tanfolyam létezik, vizsga nem.

Megdöböntően gyakorlat-orientált: semmilyen alacsonyabb szintű képesítést nem kérnek, ellenben pl. az Offshore-hoz minimum 50 nap, 2500 tengeri mérföld – ebből a fele árapályos területen –, továbbá éjszakai, sőt hajóvezetőként is legalább 5 napos tapasztalat, nem régebben, mint 10 év. A vizsga is „csak” gyakorlati, jelötenként 8-12 óra!



Amitik igazán kedvelek a RYA tanfolyami programban:

1. hatósági vizsga csak a legfelső szinten van;
2. akár Görögországban vagy a Kanári-szigeteken is elvégezhetném;
3. az első tanfolyam házi vizsgáján a „képzett Mannschaft” minősítést lehet megszerezni. Minden hajófeleséggel és barátnővel elvégeztetném.)

Amit viszont kihagynék, az az árapályhajózási gyakorlat. Az Adrián szocializálódott hajóselkém képtelen elképzelni, hogy a világ tengerpartjainak nagyobbik részén a tengerszint akár 8-20 métert csökkenhet 6 óra alatt; dagálykor a térkép szerint szá-

razföldön hajózom, és az áramlás óránként más irányú és erősségű. Ezt nem veszi be a gyomrom! Nem beszélhetnénk inkább a rostonsült kalamáriról?

Osztrák és német hajóstársainknál a nemzeti vitorlás szövetségek mint hatóság(!) adják ki a képesítést. Itt egy különböző vizsgával ki lehet kerülni a belvízi képesítést, onnantól 4 szinten BFA FB1-4 lehet tanulni. A tematika igen hasonló a magyarhoz, csak a szintekhez rendelt tananyag más. Lényeg a lényeg, ezt a papírt is elfogadják, ha hajót szeretnénk bérelni az Adrián.

Nem láttam viszont a Horvát Tengerészeti Minisztérium által kiadott hivatalos listán a Magyar Vitorlás Szövetség neve alatt futó, de gebinbe kiadott képzésen megszerezhető képesítést, amivel emiatt nem is tartottam érdemesnek bővebben foglalkozni.

Ha pedig valaki hivatásos tengerész szeretne lenni, annak 14(!) különböző papírral kell rendelkeznie behajózáskor. Akit érdekel, itt olvasson utána!

**Stréda Zsófia**

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



## Ifjúsági könyvajánló **Arthur Ransome: Fecskék és Fruskák**

A történet Angliában, egy hatalmas, vadregényes tavon játszódik. Lakatlan, erdővel borított szigetekkel teli – amolyan vadonként szolgál az oda érkezők számára. A Walker család apraja-nagyja alig várja már a vakációt, minden édesapjuk beleegyezésétől függ, akinek a hajója éppen Máltánál horgonyoz, de rendelete van Hongkongba hajózni. A távirat végre megérkezik, a következő szöveggel: „BELEFULLADNAK HA MULYÁK STOP HA NEM MULYÁK ÚGYSEM FULLADNAK”. A legidősebb fiú vezetésével felszerelik Fecske nevű hajójukat, és nekivágnak felfedezni a „vadont”. Fogalmuk sincs arról, hogy egy másik család, a Blackették két fruskája: Nancy és Peggy – a Fruska, a Tengerek Réme nevű hajó tulajdonosai már birtokba vették a tavat. Kítör a harc a két család fiókái között, majd véd- és dacszövetséget kötnek a tavon egy úszóházban élő „Kalóz” nagybácsi, Flint kapitány ellen. Közösen megostromolják az úszóházat, elfogják a Kalózkapitányt, aki nem kerülheti el a kalózok szokásos büntetését: bekötözött szemmel végig kell sétálnia a palánkon, a víz fölött a semmibe...

A szerző további könyvei: Galambposta, Nem akartunk tengerre szállni A kincskereső A madárvédők Fecske-völgy, Fecskék és fruskák, a felfedezők, Pikték és mártírok

**Aknai Miklós**



**SUN  
EAST  
3200**



VITORLÁS- ÉS MOTOROS HAJÓK FORGALMAZÁSA



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



**JEANNEAU**  
MAGYARORSZÁG

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



# Dragonok Tihanyban

A Tihanyi Hajós Egylet adott otthont az idei Dragon Bajnokságnak június első hétvégéjén. Wossala Gyuri az eseményt megnyitó beszédében is kiemelte, hogy a Dragon egyike azon hajóosztályoknak, amelyek az olimpiai státusz elvesztése után is erősödni tudtak. Valóban. Az egyik legrégebb, tradicionális one design hajó még mindig vonzó a vitorlázás klasszikus értékeire fogékony hajósok körében. A Balatonon sincs ez másként. A 2010-es EB és az azt megelőző évek lendületet adtak az osztály fejlődésének. A fegyelmezett rajtszámrendszerben idén négy új jövevényt lajstromoztak, és már a HUN 60-as számot is kiosztották. Ez persze nem jelenti azt, hogy 60 hajóból állna a hazai flotta, sajnos néhány idősebb Dragon már nem hadra fogható. Olyan hajó is van, amelyik külföldre került, s a csillagzó high-tech újdonságok mellett egyre több a szépen felújított fahajó is. A tihanyi THE kikötő vendégszeretétét 16 egység veszi igénybe. Már az első versenynapon 3 kitűnő szelles futamot bonyolítottak, így a tervezett 9 futamos bajnokság harmadát teljesítette a mezőny. A verseny újdonsága, hogy minden hajóba bekerült a VHF rádió. Az első napon még nem igazán éreztük a hasznát, talán mert igazán hasznos információkat még nem kaptunk. Gondolok itt a központi rajtidő folyamatos bemondására, mert azt, hogy mikor lesz az ötperces előkészítő, rádió nélkül eddig is kikövetkeztettük. Mindenesetre a tervezett két futam után nem volt rossz, hogy nem csupán az L lobogó, de a rendezők és Rutai Andi hívó szava is erőt adott egy harmadik futam késő délutáni lefutásához. A legendás mólóbár tövében elhelyezett DIY sörcsap

**A verseny újdonsága, hogy minden hajóba bekerült a VHF rádió**



és a ház ízletes falatkái kitűnő háttérrel biztosítottak egy kis spontán after sails összejövetelhez. Náray Vili új hajója, a Freyja is méltó módon került felavatásra, miközben az égbolton teljes szivárvány búcsúztatta a napot, a Dragon Bajnokság első napját.

## DRAGON BAJNOKSÁG 2. NAP Két futam, halasztás, pörkölt és taggyűlés

Szerintem egy Dragon Bajnokság rangját, misztikumát az osztályban versengők társasági aktivitása jobban jellemzi, mint az egyéneken pályán elért eredménye. Mindenesetre a mára tervezett három futamból kettőt sikerült lefuttatni, a társasági események maradéktalanul teljesültek. A kísérleti rádióadások információtartalmára panaszkodtam a tegnapi beszámolómban, ma már nem tenném. Időben jelezték a rajtokat, sőt a hiányolt végső visszazámlálás is megtörtént. Nagyszerű élmény a hajó gyomrából hallatszódó kedves női hang mondanójában megbízva rajtolni! Mit kezdjek most rutinos óraleolvasó sporttársammal? Vége a gyönyörű, trükkös, késleltetett idejű félreinformáló számolásnak, amivel a szomszéd hajókat az örületbe lehetett kergetni! Azért még most sem teljes az öröm, mert az jó, hogy bemondják, volt-e egyéni vagy általános visszahívás, de a Dragon Szövetség korifeusainak kérésére az egyéneket nem nevesítik, így aztán szegény Zente „Golyó” visszafordul, pedig nincs kinn, míg Andorka Rudi főúri nonszalanszal végigfut, pedig ő volt a hunyó. De ez már nem rádiós probléma...

A mai harmadik futam halasztással kezdődne, de egy közelgő zivatarfront miatt partra rendelik a mezőnyt. Alsóörs környéke csúnyán befeketedik, de minket csak a szél széle ér, így izgatott találgatás kezdődik: érdemes-e felrakni a ponyvát a hajókra vagy sem. A

**60 hajóból állna a hazai flotta, de sajnos néhány idősebb Dragon már nem hadra fogható**



FOTÓ: Mag Andrea

küzdeni vágyók lelkesedését nem táplálta a kimeríthetetlen sörforrás, de amint híre ment a bográcsban rottyogó pörköltnek, már biztosan tudtuk: ezt a mezőnyt a legkeményebb rendező sem csalja ki a pályára. A szél is elállt, így a mai harmadik futamnak „lőttek”.

Rutai Andi, aki egy személyben irányítja és szervezi a vízi és parti eseményeket, sőt még a VHF rádión is az ő hangját halljuk, nem lehetett könnyű helyzetben. A verseny és a pörköltkészítés időigényének összehangolása bonyolult logisztikai furfangot feltételez.

„Tévedés! – tudjuk meg Anditól. – A pörkölt a bográcsban kitűnően alkalmazkodik a versenyhez. Akkor tesszük félre, amikor akarjuk, nem először csináljuk. Hidd el, sokkal nagyobb bűvészműtávját a beérkező mezőny helyigényének biztosítása. Nyáridőben a trendi mólibár vonzza a vendéghajósokat, az ő kiszolgálásuk elemi érdekünk, de mire ti bejöttök, az összes vendéghelyet felszabadítjuk! Az egész folyamat arra épül, hogy itt az egyetlen kialakítottunk



egy olyan működő kikötőmodellt, melyben a fő hangsúly az utánpótlás, a gyerekek oktatása, és mi mindent ennek rendelünk alá. A kikötőhelyek bérleti díja bevételeink fő forrása, de bérleink gyermekei is részt vehetnek az oktatásokon, éppúgy, mint a közeli iskolákból jelentkezők. Elsősorban vitorlázni tanítjuk a gyerekeket, de a legügyesebbeknek lehetőséget kínálunk a versenyzésre is. Eredményeink közismertek. Ebben a rendszerben együtt dolgozik az edző, a szülő és a kikötőmester, így az ilyen nagyobb szabású rendezvényen úgy tudunk segítőköt mozgósítani, hogy azok nem terhelik jelentősen az egyesület költségvetését. A Dragont mint tradicionális one design osztályt különösen szívesen látjuk, szellemiségével messzemenően azonosulunk.”

A vacsora valóban kitűnőre sikeredett, de az est fénypontja, a Magyar Dragon Szövetség rendkívüli taggyűlése csak ez után következett. A napirendi pontok mentén irányított megerősítő szavazatok elégedettséggel tölthetik el a szövetséget létrehívó vezérkart, a szervezet mind gazdasági, mind sportszakmai szempontból bizonyította működő- és fejlődőképességét.

A hozzászólások többnyire az osztály helyével, helyzetével foglalkoztak a magyar vitorlázás keretein belül. Többen hiányolták a kül-

földi versenyzőket, mások az osztály különállását kritizálták. Sajnos a Dragont nehéz a korszerű OD osztályokkal együtt versenyeztetni, ezért tűnhet kissé különcnek az osztály szerveződése.

Érdekes probléma vetődött fel a tagok státuszát illetően. A bajnokság részvételi feltételei között szerepelt az MVSZ és a Dragon Szövetségi tagság megléte, s mindez eleve feltételez egy egyesületi tagságot is. Többen is kifogásolták ezt a „szentháromságot”, azzal az érveléssel, hogy ők nem kívánnak szövetségi versenyeken részt venni, csak dragonoznak, akkor minek az MVSZ-bélyeg?

Másrészt az MVSZ-nek az egyesületek a tagjai és nem egyének, tehát, ha az egyén egyesülete szövetségi tag, akkor tőlük milyen jogcímen kér pénzt a szöv? Az érdekes felvetésre a Dragon Szövetségi jogi helyzete sem ad egyértelmű választ, mely szerint az MDSZ-re az egyesülési törvény, az MVSZ-re a sporttörvény iránymutatásai érvényesek. A formális logika értelmezési kísérlete ezen a területen kudarcos, a képviseleti rendszeren keresztül szinte lehetetlen érdemi választ találni.

Holnapra újabb három futamot terveznek.

Tulajdonképpen ezért jöttünk....

## DRAGON OB ZÁRÓNAP

A 7. futammal befejeződött a Dragon OB. A vasárnapi rajt előtt három bajnokesélyes egység várta az igazság pillanatát. Gyakorlatilag hat futam után is csak egy pont különbség választotta el a Lukács Ákos, Gömbös Lóránt és Tenke Péter által irányított hajókat.

Enyhe leálló bríz borzolta a Balaton felszínét és az esélyesek idegeit. Mivel második kiesőre már nem kalkulálhattak, kőkemény taktikai harc vette kezdetét a rajtot megelőző percekben. Lukácsék a tutinak tűnő északi slágot nem voltak képesek meghúzni, mert a lee-bója körüli tömörülésben beszorultak és a reménytelen déli parti oldalra kerültek, követve a Hónigék által preferált irányt.

Talán mondanom sem kell, a déli oldal mesésen bejött, és a rövidítéssel is egyértelműen kész tények elé állított mezőnyben – megelőzve ellenfeleiket, – Lukácsék nyerték az OB-t. Második a Gömbös-csapat, harmadikak Tenkéék lettek.



FOTÓ: Mező Andrea

Tusnai Gabi a díjkiosztón megvallotta, hogy árgus szemekkel vizslatták a mezőny szabálytisztelét, mert az utóbbi időben – más versenyeken tapasztalható – egyre gyakoribb és egyre keményebb szabályszegéseknek szeretnék gátat szabni. Meglepve tapasztalta, mennyire kulturált módon vitorláznak a dragonosok. Nemhogy óvás nem volt, de még szabálytalanságot sem tapasztalt – ha volt is ilyen, azt az érintettek önként korrigálták. Szeretné, ha a más osztályok-

ban is szerepet vállaló dragonosok ezt a szellemiséget terjesztenék, mert a magyar vitorlázásnak meg kell őriznie a versenyzés tradicionális értékeit.

A verseny zárását követően a rendező Tihanyi Hajós Egylet a hazatérő versenyzők számára vontát is biztosított, ami a meteorológia narancs fokozatú veszélyjelzése tükrében igen szép gesztus volt. Köszönjük.

**Gerő András**

## Klasszikus kérdések

# Egy Póstás az Orvosok között...

A III. SurgiCare Orvos-Gyógyszerész Kupa betétfutamaként kiírt Mackó Classic egy 25-ös jolléről kapta a nevét, de minden klasszikus hajót szívesen látnak rajta. Így nem volt kérdéses, hogy a Póstásnak is ott a helye!

**■** Azért egy kis drukk volt bennem, hiszen a hajót még csak tanuljuk.

Eddig alig néhányszor vitorláztuk meg, ez pedig egy jó erősszeles versenynek ígérkezett, ahol nem igazán van helye hibának...

Szombat reggel 8-ra kellett a Balatonfői Yacht Klubba érni – azért ez határeset, még akkor is, ha az ember a szomszédból indul. Az 5 órás kelés pedig kifejezetten túl van a határon, de meg kell hozni az áldozatokat. Valamivel 7 után indultunk, és 8 előtt már ott is voltunk.. Köszönhető ez a szép, egyenletes hármás déli szélnek. Csak úgy szaladt a hajó. Már itt tudtuk, szép napunk lesz.

A BFYC-ben volt időnk regisztrálni, inni egy jó KV-t – és beszélgetni is, hiszen a kormányosi értekezlet csak fél 10-kor kezdődött. Béci (Erdélyi Béla) egy szép túrapályát vázolt fel nekünk. Indulás a kikötő elől, le Siófokig kicsit bőszelesen, fel Almádiig kicsit préselve, majd közel hátszélben vissza Kenesére. Arra is felhívta a figyelmünket, hogy az amúgy is friss szél folyamatosan erősödik majd. Péterrel eldöntöttük, hogy nem kockáztatunk. A szép új BirdySails genoa a hajóban marad, és a kisebb genoa megy fel előre. A grósz pedig kap egy reffet. Ez a kiépítés a futtatott menetben épp egy kicsit kevés volt, viszont a szorításnál nem



FOTÓ: Leiner András



FOTÓ: Leiner András

hiányzott a nagyobb felület. A rajt nem sikerült jól, de ettől függetlenül az egész futam alatt vigyorgtunk a boldogságtól. Ritkán adatik meg, hogy stabil, pöffmentes 4-es, 5-ös déli szélben vitorlázunk szikrázó napsütésben, 27 fokban. Ezt nyugodtan nevezhetjük ideális vitorlázó-időnek. A Póstás is élvezte a dolgot, vidáman mártogatta az oldalát a vízbe, gyakran egészen a deck-ig. Ami pozitív meglepetés volt: a Sudár Regattákkal egész jól tudtuk tartani a tempót. Bó szélben pont annyival voltak gyorsabbak, amennyi vitorla nálunk hiányzott. Éles

menetben pedig gyakorlatilag fej fej mellett haladtunk. Sajnos a hátszeles menethez kivettük a grószból a reffet. Ezzel nem lett volna baj, ha nem veszek le egy olyan kötelet is, amit nem kellett volna – így a vitorla hátsó sarka kiemelkedett a nútból. Meg kellett állni szerelni... Itt a sudarak szépen elgyalogoltak. Hiába, össze kell még szokni a hajóval.

Ettől függetlenül elégedetten szereltük le a vitorlást, hiszen fantasztikus versenyben lehetett részünk. Az eredményhirdetés azért minket is meglepett. Az első napon a YSIII kategória első helyét, míg a Mackó Classic futam harmadik helyét szereztük meg. Igaz, nem sokkal több induló volt ezekben a kategóriákban:) Ezzel együtt jó érzés volt a dobogó legfelső fokára lépni a hajó első versenyén.

A jó hangulatú vacsorát „fékezett habzású” MólóParty követte. Az is lehet persze, hogy mi voltunk igencsak álmosak. Sokat kivett a hajnali kelés meg persze az erősszeles futam. Éjszaka aztán bejött az északi hidegfront, csak úgy dudált a szél az árbocok között. Reggel még jött hozzá egy kis eső is, így elég szomorkás lett a hangulat.. Talán ezért késtük le a kormányosi értekezletet, de azért kaptunk egy utólagos gyorstalpalót. 10-kor rajt, krajc fel a Marina Port elé, majd onnan


egy takkon irány Tihany. Valahol Füred magasságában a befutó. A baj csak az, hogy fél 10-van. Futás a hajóra, vízhatlan ruha, felszerelés... Még mindig kis genoa, de már reff nélkül. A rajtról megint lecsúsztunk kicsit. Itt is tanulni kell még a sebességet. A vitorlafelület

is kevésnek bizonyult megint, látszik, hogy alulbecsüljük még a hajó svéd vérvonalát. Így lehetett, hogy a sudarak ezúttal elég egyértelműen húztak el mellettünk. A befutó után kényelmesen bőszeleztünk vissza a Marina Fűzfőbe, ahol elégedetten pakoltuk össze a hajót.

Igazán jó és eredményes hétvége volt (bár ez utóbbi tényleg csak mellékes). A Póstásnak jövőre is ott a helye!

*Kormányos: Szutor Ferenc  
Mancsaft: Baldóci Péter  
Hajó: Póstás (FolkeBoot, 1967)*

## Orvos–Gyógyszerész Kupa

 Szombaton reggel gyönyörű vitorlázóidő fogadta a résztvevőket, napsütés, 4-es, 5-ös nyugati szél korbácsolta méteres hullámok teremtettek kihívást a hajósok számára. A ballagások és a zsúfolt

komoly küzdelem folyt a Szilvássy Attila által kormányzott The First (Cardinor Med) és a Molnár Judit vezényelte Manual (Ortho Cons) között, melyből végül a 11m OD (Manual) került ki győztesen.

az Anna nevű hajóval induló csapatot, melyet Galambos Zoltán irányított. Harmadikként értékelt hajó a Kenese II-lett, az Országos Onkológiai Intézet II. csapattal, Molnár Csaba kormányzásával.



versenyhétvége ellenére 34 hajó nevezett a III. Surgicare Orvos–Gyógyszerész Kupára. A csapatok orvosokat, egészségügyi intézményeket és gyógyszertárakat képviseltek a szakmai regattán. Rajt a kikötő előtt – természetesen széllel szemben – majd irány Széplak, onnan Almádi és vissza. Dr. Marton István csapata, a Litkey Csaba által kormányzott Dragonfly 28-as trimaránnal rendkívüli tempóban, 59 perc 15 másodperc alatt teljesítette a versenytávot. Hasonlóan meggyőző teljesítményt még 2009-ben a Pannonpharma–Miventis csapata nyújtott egy Extrem 28-as katamaránnal. Másodikként futott be 18 perces hátránnyal a Debreceni Egyetem csapata, Soponyai Géza irányítása alatt, a Sleepwalker nevű Nautic 370 Run típusú hajóval. A bronzérem megszerzéséért

Yardstick I osztályban győzött a Hanse típusú hajóval versenyző Dr + Med – Szent Anna Patika csapata, a La Dívával, Salánki Tamás kormányossal. Ezüstérmes lett a Debreceni Egyetem, bronzérmes az Országos Onkológiai Intézet I. csapata a Taxi nevű Nautic 311-es hajóval (kormányos: Polgár Csaba).

Yardstick II-ben a 25-ös jollék taroltak, nyert a Team Surgicare a Mackóval (kormányos: Székely Róbert), második lett a Szélhámos, Sarkadi Péter kormányzásával. A dobogó legalsó fokára az OMFI csapata állhatott fel, akik dr. Martin János irányítása mellett a Tatuson versenyeztek.

A yardstick III osztályban a János Kórház (Póstás) győzött Szutor Ferenc kormányossal, megelőzve a dr. Kukucska Szilvia neve alatt,

Szerencsére szombaton éjszaka vonult át az a front, melyet viharos északi szél kísért, így vasárnap délelőtt már lehetett versenyt rendezni, persze – a 12-13 fokok hőmérsékletcsökkenés miatt – amolyan beöltözős, viharhús futamot. Vasárnapra a rendezők egy sprint futamot terveztek, azzal a nem titkolt céllal, hogy a hazainduló versenyzők az útjuk első szakaszát versenyben tegyék meg. Csakúgy, mint egy nappal korábban a Baghira II nevű Dragonfly 28-as trimarán futott át elsőként a célvonalon. Második a 8m OD hajóval versenyző dr. Tenke Péter és csapata lett, megelőzve a 11m OD-t, a Manualt. Ys I-ben a La Dívá, ys II-ben a Tatus, ys III-ban a Póstás nyerte a sprint futamot.

**Bodnár Imre**

Fotók: Leiner András



## Yardstick Trophy Viharos Sekli Kupa

Hosszú idő után ismét van vitorlásversenye a lellei Bahart kikötőnek. A helyi étterem fontosnak találta, hogy visszahozza a kikötőbe a versenyvitorlázást. A Sekli Étterem és a Lellei Vitorlás Egylet megalapította a Sekli Kupát, mely nevében ugyan hasonlít a korábban oly sikeres Aranysekli versenyekre, de valójában a két regattának semmi köze egymáshoz. A verseny az étteremről kapta a nevét és már az első évében csatlakozott a Yardstick Trophy Nagyhajós Kupasorozathoz.

Az időjósok reggelre jelezték a 30 csomó körüli szellőkéseket, ezért az LVE versenyrendező csapata halasztással kezdte a napot, így 10 órakor a kikötőben maradtak a rendezőhajók és persze a mezőny is. A rendező 11 órakor döntött a kihajózásról és Lelle–Szepezd–Ábrahámhegy–Lelle pályát tűzött, remélve, hogy egy cseppet mérséklődik a szél. Nem vitás, hogy az előrejelzés és a reggeli Balaton látképe sokakat elriasztott a versenyzéstől, de a földvári OD hétvége és a Fehér Szalag is megosztotta a versenyzőket. Ennek ellenére, ilyen időben 22 hajó vágott neki az ember és hajót egyaránt próbára tevő regattának. A tavalyi International Kupa és most a Sekli Kupa bizonyítja, hogy a Yardstick Trophy mezőnyt komoly szélben is lehet versenyeztetni, ide mindenki vitorlázni jön.

A vízi és a parti rendezést is mintaként lehet állítani minden versenyrendező elé, a Sekli Kupa egy olyan verseny volt, ami emelte a YST sorozat színvonalát.

Déli 12 órakor rajtolt a mezőny, 6-os erősségű szélben, ami egy cseppet sem akart mérséklődni, sőt inkább olyan érzetet keltett, hogy erősödni készül. Az első szakaszon krajcoltak a hajók Balatonszepezdig, utána félszél Ábrahámig, majd egy raum vissza Lellére. A leggyorsabb hajónak kevesebb, mint két óra kellett, hogy a versenytávot teljesítse, és az utolsóként célba érő vitorlás is kicsit több mint három óra alatt lefutotta a versenyt. A legnépesebb mezőny most a yardstick III osztályban jött össze, de a yardstick II-ben is ott voltak a húzónevek.

Elsőként a Lábady Zsolt kormányozta Lábady-X nevű X35-ös futott be, őket a Bolero (Somos Zsolt) nevű 11m OD követte. Harmadik a Scholtz 32-essel (Sir Titu) versenyző Rozsnyay



Kálmán lett. Az előnyszámok némileg változtattak a sorrenden és Bolero, Lábady-X és Sir Titu sorrendben álltak a csapatok a yardstick I dobogón.

A yardstick II-ben ketten is megverték a tavalyi YST győztes Vivace (Bíró Márk) csapatát, aranyérmes a szigligeti Macska (Nagy Kovácsy Tibor) lett, az ezüstöt a

Kerecsen II (dr. Hirsch Tamás) legénysége vitte haza.

Yardstick III-ban a Birdie (Kosztolányi Balázs) ismét nyert, megelőzve a két lellei Balaton 25-öst, a Dudu-t (Szabó László) és az Allure (Pandúr László) csapatát.

**Bodnár Imre**

**Fotók: Leiner András**

## A Huncaté a Fehér Szalag Többtestű győzelem

Kitűnő szélben, villámgyors Fehér Szalagot futott a 129 hajós mezőny. 11 óra 20 perckor, hatalmas előnnyel a többiek előtt az első helyen a Huncat nevű, Formula 40 típusú katamarán érkezett, Büki Gábor kormányzásával. A klasszikus hajók (Classic Round) rajtja után félórával, 9 óra 30 perckor indultak a modernebb egységek, az abszolút győztes tehát kevesebb mint két óra alatt tette meg a Balatonfüred-Kenese-Siófok-Tihany-Balatonfüred távot. A második helyen az NJL katamarán ért célba ifj. Scholtz Imre kormányzásával, az abszolút harmadik pedig APUKA lett. Természetesen Litkey Farkas kezei alatt. A győztes két óránál rövidebb menetidejéből könnyen kikövetkeztethető, hogy remek szélben versenyzett a mezőny. A rajtnál hármás (Beaufort) erejű északnyugati szél fokozatosan erősödött. Kenese előtt már jó ötös-hatos (20-25 csomós) szélben küszködtek a hajók a bóják kerülésével.

A két gyors katamarán félóra hátrányból is megelőzte az addig a Classic Round mezőny elején csatázó Siroccót és Nemerét. Komoly feladatot jelentett az erős, pöffös, északiasodó szélben félszeles irányból érkező hajókat hátszélbe leejteni, végrehajtani a halzolás, majd Siófok felé venni az irányt.

A könnyű egytestű versenygépek közül elsőnek a Vodafone Buda Cash (Principessa) ért ide, ám kétszeri próbálkozással sem sikerült végrehajtaniuk a manővert, a halzolás helyett választott körbefordulást. Technikai gondjuk is akadhatott, mert nem folytatták a versenyt Siófok felé, inkább kiálltak. Így mögöttük – a Szponzihoz és az Avatarhoz képest nagy előnnyel – az Apuka fordult. Mindhárom hajó megküzdött a manőverrel. Soponyai Gézáék ráadásul még egy ott bókászó nézőhajóval is. A szél az egész



futam alatt ugyanolyan jól fúj, így az utolsó hajó is célba ért kora délután. Akadtak kisebb technikai gondok néhány egységen, páran kiállásra is kényszerültek, ám a mezőny java kitűnő versenyt futott.

Nagyon sokan, több mint a mezőny fele benevezett a Füred-Kenese távra hirdetett „Egy szakasz Keller Andrisért” játékonysági futamra. Sokan adtak a minimálisan meghir-

detett összegnél többet, és Andris biztosan örömmel látja az erre a célra nyomtatott plakátra írt számtalan jókívánságot is. Mert a vitorlázók szeretettel visszavárnak a vízre, mielőbb!

**MVSZ**

## Időutazás Fimmel Laurel Kupa

Először is gyakorlat nélkül nem lehet úgy belépni a hajó orrán keresztül, hogy az fel ne borulna, de ha be is léptünk, még semmi sincs megoldva, mert ha lent van a vitorla, nincs hová lépni, ha fenn van, a deck síkján söprögető baum biztosan beprésel minket a svert melletti üregbe. Ha szerencsésen átjutunk a munkapadon, akkor még vár ránk a kormány beillesztése, ami egy ilyen örökmozgó, billegő hajócskán nem mindig sikerül, különösen, ha a hosszabbító összefuxolódik a shottal. De



Ha valaki most arról faggatna, mi az, ami ennyire vonzóvá teszi az osztályt, nehezen tudnám megválaszolni.

ha ezen is túl lennénk, akkor indulhatnánk is, ha kiismernénk magunkat a két oldalra kiklemelt kötélhálózat elemein. Ha mindent elrendeztünk, akkor kiteszük a testünket és huss, suhanunk! Meddig? Vagy 20 másodpercig, amíg szépen fotózható testtartással bírjuk, utána bekucorgunk és próbálunk balanszírozni, a legkisebb erőfeszítéssel, ami jelentősen visszaveti a sebességpotenciált. Ilyenkor ideje fordulni! A leklemelt baum alatt van 30 centi, ha felengedjük és az alba engedi, akkor 45. Ott



kell úgy átjutni, hogy a csapódó aluszelvény ne okozzon maradandó alakváltozást a koponyánkon. Ha a homlokunkat rácsapjuk a fenékdeshkára, akkor vagy a mentőmellényben vagy a seggünkön akad el a manőver, és ha elég erős a svertlelűző gumi, és még nem iszapos a halfej, akkor viszonylag egyszerű a hajó visszaállítása.

A halzás ugyanez, csak a másodperc tört része alatt zajlik, a baum nagyobb üt, és borulhatunk lúvba is, ami a műfaj legszofisztikáltabb szívását eredményezheti. Ha valaki azt hinné, hogy lejtmenetben pihenhet, téved. Shott a kézben, ami húz bitangul, ha eleresztjük, luvba, ha túl húzzuk, lébe buccsanhatunk, de ha a baum vége vizet fog, akkor sem ússzuk meg szárazon... Kikötés, vitorla le, kormány kivétele fáradt testünknek gyalázatos többletstressz.

Miért is szeretjük? Fogalmam nincs... De talán épp ezért nem volt kérdés, hogy ott a helyem a „régiji” finnesek hagyományos hazai találkozásánál. A Laurel Kupa igazi retro esemény, retro helyszínen, retro résztvevőkkel. A nemzetközi szinten a 40 év feletti finnes már „master”, akiknek önálló versenyeket rendeznek, mert olyan sokan vannak, hogy félő, elrontják a fiatal olimpiai reménységek játékát. A mi életere közösségünk csak az 50 felettiakat tekinti érdemesnek a megkülönböztetésre: ők a „grand masters” kategória versenyzői. Aki 60 év felett is be tud lépni egy finnbe, az már „grand grand master”, és ha bárki azt feltételezné, hogy nincs tovább, az téved. A 70 év feletti, a „legend” csoport valóban legendás harcosok, akik nemegyszer keményen alázzák a náluknál emberöltővel fiatalabb mestereket.

Aki járt már az ARÉV SC agárdi telepén, az tudja, mit jelent az időutazás. Lepusztult épület, piros sky fotelek, a száradó neoprén és a műhelyből átdiffundáló műgyanta kevert illata, rengeteg „valamire biztosan jó” vitorlás alkatrész mindenütt... És Sipos Péter a káosz ura. Ő a gondnok, a telepvezető, az edző, a hajóépítő, a pszichológus és az utaztató gépkocsivezető egy személyben.



Későn érkezem, félek, az első futamot már nem érem el, de az ígért hajó felszerelve vár a sólya mellett, csak vízre kell löknöm, és futam. Semmi céccó, kékkönyv vagy sportorvosi nem feltétele az indulásnak. Az első nap három fárasztóan kemény futam

klasszikus olimpiai háromszög-pályán, de mivel a zsúrihajó lent marad a rajtnál, a befutóra még két raummal tetézzük. Az ötvenesek között először látjuk Rujit, sokszoros bajnokunkat, a friss hatvanas Bánkúti, többünknek csak „Nyul” is nagy esélyes, a legendák között indul Tuss Miklós, Schömer András, Stubits János. Nagyon jól nyomják! Ránk fér a bőséges vacsora, fáradt a csapat, hiába, a finn nem egy kényelmi berendezés. Kedd reggel füttyülnek az árbcok, az öreg csontok aggódva kémelelik a vizet, de nincs pardon, a zsúrihajó időben kihúzó, és a tarajos hullámok sem tartják vissza a rendezőket az újabb két futam megtartásától. Próbálok némi racionális érvet felsorakoztatni, hogy miért nem vállalkozom a mai megpróbáltatásra, de mire találnék valakit, akit itt ez egyáltalán érdekel, fűrgé segítő kezek már vízre is tolják a hajómat. A rajtot sem sikerül lekésnem, a divatos se vége se hossza kormányhosszabbítón sem akadok el, sőt valahogy a bőszelek is sikerülnek. Megfogadom Tuss Miki javaslatát, hogy tegyek csomót a shottra, mert ha kiszalad, annak csúnya fürdőzés lehet a vége... Látom, néhányan nem tesznek csomót... Azért minden halz előtt elmormolom, hogy nem szégyen a számárforduló, fürödjön az, akinek ez a szakmája! De amikor több hajó között rázuhanunk a raum-bójára, akkor nincs kecmec, előkúszik a fél évszázados rutin: úgy rántom át a bumot, mint aki tisztában van a várható kockázatokkal. Mázlím volt mindannyiszor, sőt amikor nekem jött az az ügyetlen kreutz-bója, és várt rám a 360-as bünti, azt is megúsztam.

A végén még díjat is kaptam, bár ennek a jelentősége lényegesen kisebb, mint az a felülmúlhatatlan élmény, hogy egy rövid időre visszahajózhattam a saját múltamba. A huszonegy hajót felvonultató mezőny abszolút győztese Sipos Péter, második Ruják István, harmadik Bánkúty Béla lett. A grandmastert Sipí, a grand grand mastert Bánkúty, a legendet Schömer Andris nyerte.

Fotók: Cserta Gábor



# Skandia Sail for Gold Regatta – Weymouth

**Június 6-11.**

## Zsombi és Áron ismét az arany csoportban

Majdnem olimpiai méretűvé duzzadt, ám mindenképpen rekordszámú részvétellel zajlott június 6-11. között a jövő évi vitorlás olimpiai számok helyszínén, a dél-angliai Weymouthban a világcupa-versenysorozat hatodik, utolsó előtti állomását képező Skandia Sail for Gold Regatta, melyen ezúttal hazánkat csupán három versenyző, a laseres Berecz Zsombor és két szörfös, Detre Diana és Gádorfalvi Áron képviselték.

62 nemzet 1050 vitorlázója, 13 hajóosztály 740 hajója, köztük 11 korábbi olimpiai és paralimpiai bajnok, s megannyi Európa- és világbajnok, világcupa-győztes és érmes versenyzett a legjobbaknak járó érmekért. Számos ország indulói számára a verseny egyúttal az olimpiai részvételért folyó harc színhelyéül is szolgált, s nem utolsósorban a helyszín, a jövő évi olimpiai pályák feltérképezése, a szélviszonyok, az áramlások, az ár-apály kérdése vonzotta a versenyzőket, s nőtte magát rekordszámúra a regatta. Hiába a rengeteg induló, az óriási létszámú mezőnyök, az időjárás ezúttal is közbeszólt, s csupán egyetlen osztályban, a női párosban sikerült a terv szerint megkezdeni a versenyt, ugyanis a megszokottól eltérően az első napon enyhe, forgolódo szél várta a versenyzőket, melyben csak késő délután tudott pályákat tűzni s futamokat indítani a rendezőség. A szörfösöknél ugyan sikerült két futam lebonyolítása, melyben Áron kiválóan, egy 8. és egy 13. helyezéssel kezdett a két csoportra osztott, 86 fős mezőnyben, s Dia is csoportjának közepe táján, a 18. helyen versengett, ám a férfi laseresek számára csupán egyetlen futamot sikerült lebonyolítani. Ebben azonban Zsombi remekül kezdett, s csoportjának 15. helyét szerezte meg. A következő nap még 16 csomós szélben vette kezdetét, ám a szél egyre élénkül, s a délutáni futamokon már 20, estére 25 csomó fölé erősödött. Kemény nap volt ez a versenyzők számára, ugyanis a rendezőség igyekezett az elmaradt futamot bepótolni, így három futamot is rendezett a laseresek számára, akik késő délután, naplementekor értek partot. Erős szél, nagy hullámok, kemény ellenfelek, szoros csaták, ami másnap még fokozódott, ugyanis a szél tovább erősödött, s a selejtezők végét jelentő két futamot már 25-30 csomós szélben bonyolította le a rendezőség – ami, valljuk be, már a tűrészatar felé közelít. Két versenyzőnk is sikeresen teljesítette a kvalifikáció hat futamát, s Áron a 24. helyen jutott be a 43 versenyzőt felsorakoztató arany csoportba, míg Zsombi a 45. helyen várta a folytatást a legjobbak 62 fős csoportban. Női szörfösünk, Detre Dia ugyan a harmadik napon versenyzett a legjobban, mellyel előrébb lépett a 40. helyre a 60 fős mezőnyben, ám így sem sikerült a mezőny első felébe verekednie magát, s az ezüst csoportban folytathatta a versenyzést. A döntő futamaira a szél ereje megcsappant, s az első napon gyengébb szélben kettő, majd másnap 5-6 csomós szélben kezdve a napot, a zivatar megérkezése

után pedig 20 csomóra erősödve további két futamot bonyolított le a rendezőség. Áron ugyan az egyik futamon az előkelő 8. helyen szelte át a célvonalat, ám a gyengébb szelek kedvezőtlenül hatottak további teljesítményére, így néhány helyet visszacsúszva a 29. helyen zárta a rangos viadalt. Zsombi teljesítménye is változó volt a



döntő futamai során, mindkét napon ment egy jobb s egy rosszabb futamot – az utolsó napon a remek 7!!! helyen ért célba – mellyel az összesített lista 42. helyezéseiig jutott a



124 fős Laser-mezőnyben. Dia az ezüst csoportban szépen helytállt – az utolsó futamok során a 4. és 5. helyezést szerezte meg –, amivel az ezüst csoportban a 9., az összesített 39. helyezéseiig lépett előrébb 60 fős mezőnyében.

Két versenyzőnk, Zsombi és Áron folyamatosan az élmezőnyben vitorlázik, állandó szereplői az arany csoport mezőnyének a világcupa-versenyeken, s a jelek szerint az olimpiai helyszínt is kellőképpen fel tudták térképezni, mely mindenképpen biztató a 2012-es ötkarikás játékokra nézve.

**FOTÓ: Ian Roman és OnEdition Photography  
Eszes Bernadett**

## Scheveningen Laser Európa Kupa-nyitány Takács Levente a dobogó második fokán

A majd kéthetes Delta Lloyd North Sea Regatta keretein belül rendezték meg a Laser Európa Kupa versenysorozat ötödik állomását képező versenyt a hollandiai Scheveningenben, melyen Takács Levente Laser 4.7 versenyzőnk jóvoltából ismét szép magyar siker született.

A négynapos regattára pünkösdkor került sor, melyen mindhárom kategóriában meglehetősen kis létszámú mezőny állt rajthoz. Standardben mindössze két versenyző tette tiszteletét a regattán, akik végig páros versenyt vívtak a legjobbnak járó kupáért, de Laser 4.7-ben is csupán 24-en, Radialban pedig 44-en mérköztek meg egymással és az erős áramlással, ami mindvégig meglehetősen megnehezítette a versenyzők dolgát.

Még szerencse, hogy idén a szél ereje nem okozott gondot – a verseny négy napja során végig 10-17 csomó között váltakozott az ereje –, így lehetett haladni a 30-40 m/perces áramlás ellenére is, ami az elmúlt évben a kisebb szél miatt nem iga-

zán sikerült, meggátolva ezzel a futamok lebonyolítását. Idén tehát a szél erejével nem volt probléma, inkább a szokatlanul erős áramlás okozott fejfájást versenyzőinknek. Ennek ellenére Laser 4.7-es fiaink ismét remekül helyálltak, s Takács Levente és Huszka Mátyás végig az élbolyban vitorlázott. Levi végül egy futamgyőzelemmel és egy szépen csillogó ezüstéremmel térhetett haza, míg Matyi az utolsó napon csúszott le a dobogóról, s szerezte meg az összesített lista 6. helyezését. Vadnai Benji ezúttal a 8., Varga Dániel pedig a 15. helyezésig jutott, míg Radialban Bathó Péter a 16., Hunfalvy Péter pedig a 42. helyezést szerezte meg.

**Eszes Bernadett**

## Kieler Woche: magyar sikerek Berecz Zsombor a Medal Race-ben

Sikeresen zárult a magyar csapat számára a június 18-22. között megrendezett – a hétfordulós világkupa versenysorozat záró regattáját jelentő – Kieler Woche. Legeredményesebb Laser-versenyzőnk, Berecz Zsombor remek futameredményeivel beverekedte magát a verseny legjobb 10 versenyzője számára lebonyolított, dupla pontot érő Medal Race futamba – mely gyakran dönt az első tíz végső helyezéseiről –, ahol a kitűnő hetedik helyen zárta a futamot, s szerezte meg az összesített lista 8. helyezését a 102 versenyzőt felsorakoztató Laser Standard osztályban.

Az ötnapos regattán változatos időjárás fogadta az olimpiai osztályok versenyzőit. A szakadó esőtől és erős szélőtől egészen a napsütésig és széltelenségig volt minden

a palettán, s a legtöbb osztály számára nyolc, a Medal Race futammal együtt kilenc futamot sikerült lebonyolítani. Hazánkat négy osztály – Laser Standard és Radial, Finn-dingi és 470 női – 9 versenyzője képviselte, akik derekasan helyálltak a színvonalas mezőnyben. Zsombor kiemelkedő eredményét már korábban említettük, ám azt még nem, hogy a Medal Race futamba a 6. helyen jutott be, s ott igen szoros küzdelemben szerezte meg a 7. helyezést. A Laser Standard osztály másik hazai versenyzője, Bakóczy Róbert a 73. helyezésig jutott, míg a nők versenyében Karé Réka szerepelt eredményesen, s szerezte meg a 17. helyezést az 51 fős női mezőnyben. A finneseknél két versenyzőnk is a mezőny első felében küzdött: Pál Gaszton a 18., Beliczay Marci pedig a 25. helyen zárta a

regattát, két junior korú versenyzőnk, Hirschler Richárd és Haidekker Elemér pedig a 33. és 38. helyezésig jutott a 47 fős mezőnyben. Női 470-ben Sipos Orsolya és testvére, Zsófia kevésbé vitorlázta sikeresen, ők a 17. helyezést szerezték meg a 19 hajót számláló női mezőnyben. Versenyzőink többsége számára nem sok idő marad a pihenésre, helyette inkább irány az autó, s utazás tovább az olimpiai felkészülés következő állomásának helyszínére, az évad egyik legrangosabb versenyére, az Európa-bajnokságra, melyet idén minden olimpiai osztály számára azonos helyszínen, Helsinkiben rendeznek meg július elején.

### Eredmények

<http://race-results.kielerwoche.de/#>

**Eszes Bernadett**

## Sika Vulkan Kupa Szörf OB

A június 18-19-i hétvégén rendezte meg az OB V. fordulóját egyik legszebb tanúhegyünk lába előtt a Badacsonytomaji Szörfklub és a Magyar Szörf Szövetség.

Nincs oka panaszra a versenyzőknek és a szép számú érdeklődőknek, hiszen szombaton ragyogó napsütés és déli-délnyugati 3-5 Bft nagyságú szél kíséretében valamennyi osztályban az összes tervezett futam magas színvonalon lement. Egy igazán kellemes napon, melyen az égiek a kedvünkben jártak...

Vasárnap az időjárás tekintetében kevesebb szerencsénk volt: a szomorúan szemerkélő esőben egy futamot tudtunk megrendezni kifejezetten gyenge szélben. A versenyre rekordszámú (38)

nevezés érkezett, tanulságként pedig elkönyvelhettük, hogy:

1. a változatosság gyönyörködtet – szombaton szerencsénk volt, vasárnap nem, 2. azonban Detre Diának sem szombaton, sem vasárnap nem volt szerencséje. Sőt, igencsak pechesnek bizonyult az alkatrészproblémáival... Fel a fejfel, Didó!
3. Idén a kijelölt pálya már egészen közel volt a strandolókhoz, ami jó hatással volt a versenyt követők számára – Perjés Zoli könnyed zenéjével együtt.
4. A papírforma több osztályban is borult: az olimpiai osztályban Cholnoky Sára és Gádorfalvi Áron, a Raceboardban Szontagh András, a Raceboard juniorban Nikl András, a Formulában Varga Gábor, a Sportosztályban pedig Nagy-Pál Levente érdemelte ki az első helyezést.

Jó szélet!

**Utassy Lodi, Kruchina Károly**

## A Raffica a Rundumon

2011. június 17. este fél nyolc: 350 hajó közt elrajtolt a Raffica-csapat. A rajt dinamikusra sikerült, lendületből törtünk ki a rajtvonalon a lassabb hajók közül, maximális sebességgel. A Libera osztályban azonnal első helyre álltunk, a Telebox, a Carondimonio és az Italia próbálta tartani velünk a tempót.

A rajtot követően három katamarán haladt az élen, de hamarosan az egyik, a Black Jack SL33-as technikai problémák miatt kiállni kényszerült. Látható volt, hogy a katamaránok gyorsak lesznek ebben a szélben, de hosszú volt még a verseny, bármi benne volt a pakliban. Idén a németek egy iPhone alkalmazást is elindítottak annak érdekében, hogy a bójákat a versenyzők könnyebben megtalálják a sötétben. Ez alapján tájékozódunk mi is: sokkal pontosabban tudtunk így vitorlázni, és csak a maximális tempó tartásával kellett foglalkoznunk a bóják keresése helyett.

Idén a Lindau, Romanshorn, Eichhorn, Überlingen pályát tűzték ki, ami ellentétes irányt jelent a tavalyi pályához képest. Az első bóját még világosban vettük, gyengülő szélben haladtunk a második és harmadik irányába. A Vordeck nem sokat unatkozott. A második bója előtt sikerült a Teleboxnak 4-5 km-t adnunk, közben az időjárás egyre rosszabbra fordult – a kisebb esőből, amit előre jeleztek, egyre komolyabb zuhó alakult ki. Éjfél körül, a harmadik bója vételekor hallottuk

a parton nekünk szurkolókat, ez további erőt adott a folytatáshoz. Innen a befutó 40 km-re volt Lindauban, félszeles irányban. Rohantunk is, bíztunk benne, hogy meg tudjuk csípni a katamaránokat, és még befuthatunk az első három hely valamelyikén. Utólag kiderült, hogy az előttünk levő katamaránok közül kettő Svájc irányába indult, és ott megállt a gyengébb szélben egy időre, így az esélyünk az első-második helyre is megvolt. Végül a Holy Smoke katamarán 02 óra 11 perckor futott be – ahhoz, hogy őt megfogjuk, átlagosan 12 csomós sebességgel kellett volna vitorlázni a célig. De nem sikerülhetett: egy steuerboard-



FOTÓ: Wärmeh Erika

backboard szituációban nem kaptunk útjogot egy hajótól, és balesetet szenvedtünk.

Kb. éjjel 1 órakor beértünk a kettes bója felé kreuzoló hajók közé, ezért próbáltunk az északi part felé ejteni. Tudtuk, hogy backboardon vitorlázunk, ennek ellenére próbáltunk elmenni előlük. A sötétben azonban egy hajó olyan manőverre kényszerített bennünket, aminek a vége borulás lett. Választani kellett, hogy felette vagy alatta menjünk el, és ebben a szituációban a hajók és a legénység mentése érdekében természetesen lefelé menekültünk. A hajók nem értek össze, de az árbócok összeütközésének elkerülése érdekében a Rafficát lee-be kellett döntenünk, ami a takarásból kiérve a borulást is megkönnyítette. Aki trapézon volt, bezuhant a boomra, a többiek a hajó különböző pontjain lógtak vagy a vízbe estek. Ez éjjel egykor, 15 fokos vízben életveszélyes szituáció volt, de szerencsére mindenki megúsza a balesetet. Később egy nagy teljesítményű német motoros mentett ki bennünket. Szerencsére a hajót is mentették, nemcsak a Mannschaftot. Reggel hatra vontattak ki minket Ultramarin kikötőjébe: egy

összefagyott, de boldog Raffica-csapat ért partot. Ezúttal nem az eredménynek tudtunk örülni, hanem annak, hogy senki sem veszett oda, és a hajó sem tűnt el a 200 méter mély vízben.

Lindauba visszatérve az emberek az utcán, a vitorlázók a Lindau Segel Clubban egyöntetűen és őszintén sajnálták, ami velünk történt.

Kiderült, hogy a második helyre felérhettünk volna a Holy Smoke katararán mögé, de ez már sovány vigasz volt számunkra.

A lindauai emberek támogatása, együttérzése a csapatban mindenkit megérintett. Szeretik a Rafficát, és nagyra értékelik a versenyen nyújtott teljesítményt akkor is, ha a baleset miatt nem lehettünk ered-

ményesek. Ez a Lindau Segel Club 2011-es Rundum összefoglalójából is látszik, amiben a Holy Smoke mellett a Raffica kapta a főszerepet. Megtisztelő és különös egyben, de valószínűleg csak nekünk – nekik ez természetes. Vajon mi lehet ennek a hátterében?

**Várkonyi Csaba, csapattag**

## Nemzetközi mérce

# Wild Joe az ORC világbajnokságon

2011. június 18-25. között Horvátországban, Cres szigetén rendezték meg az idei ORC világbajnokságot.

### Első nap

Ahogy az előnevezés is utalt már rá, komoly mezőny jött össze a megmérettetésre, 16 nemzet 119 hajója vágott neki a regattának. Sajnálatosan Sopi és csapata mégsem villantja itt meg magát, így hazánk színeit egyedülként Józsa Márton csapata és a 60 lábas maxi jacht, a Wild Joe képviseli a világbajnokságon. Marciék korábban leutaztak, hogy bemelegíthessenek, de az időjárás nem volt kegyes hozzájuk. Az edzőtáborban összesen két napot tudtak vitorlázással tölteni, és az előírt fogókúrára sem dobta fel a csapatot.

A hétfői napra pályaverseny szerepelt a terítéken, amit érdeklődéssel várt a kishajós versenyzőket is a fedélzeten tudó Wild Joe társulat. Nekik a „CLASS A” kategóriában 56 ellenfél jutott, akik, mint kiderült, már a rajtnál komoly fejtorést okoztak. Fiaink hamar rádöbbsentek, hogy tengeri tapasztalat ide vagy oda, itt is fontos a rajt, és bizony nem ritka a harmadik sor kialakulás sem az ideális oldalon. Ezt tetézte a versenyrendező rajthajó tétovasága, amivel sikerült az amúgy sem remek rajtot tovább szomorítani. Józsa Marcit idézve: „Történt ugyanis, hogy a starthajón szereplő zászlók közé elsőre az általános visszahívó zászlót húzták fel, majd a rádión is ezt az információt erősítették meg. Ennek megfelelően mi le is ejtettük a hajót, és értékes magasságot és pozíciót veszítve elindultunk vissza a rajtvonal felé. Majd a rendező meggondolta magát, és ment tovább a verseny. Hiába adtunk be jogorvoslati kérelmet, a zsűri elutasította azt.”

Nos, a Wild Joe ennek megfelelően némi hátránnyal vágott bele a felzárkózásba, ami sebességének köszönhetően nem is ment rosszul. Az összetett második helyen futott át végül a célvonalon, de mint tudjuk, ez esetünkben nem lehet elég. Az ORC szabályoknak megfelelően a rendezők a korrigált időt veszik alapul a végső futamsorrend megállapításánál. És bár Marciék 12.10-kor befutottak, a korrigált menetidejük 01.05.22 lett. A futamot nyerő első hajó (CRO6789), a Marina Kastela (Grand Solei 56 R) csak 12.16-kor futott be, a korrigált ideje mégis 00.59.48 lett. Hat perc itt, hat perc ott –

ez egy ilyen játék, ha nem esünk vissza a rajtnál, és tisztán a saját ritmusunkban vitorlázhatunk, sokkal jobb helyen is végezhetünk volna – mondta Józsa Márton kormányos, emésztve a 45. hely és az első futam tapasztalatait.

### Második és harmadik versenynap

A versenyrendező a VB második és harmadik futamát egy folyamatos, de féltávnál kettéosztott távolsági versenyként álmodták meg – a második futam befutója tehát a táv mintegy felénél elhelyezett ellenőrző pontnál volt. De a vitorlázást nem kellett megszakítani, gyakorlatilag a befutó volt egyben a harmadik futam rajtja is. (Ez azért volt így kivitelezhető, mert a hajók az adott szakaszon elért időeredményükkel versenyeznek egymással.)

A meteorológiai jelentések gyenge, változó irányú szelet prognosztizáltak, ami tökéletesen beigazolódott. A kisebb, 50 láb körüli, könnyebb hajók számára a gyenge szél ideálisabbnak bizonyult. Ez közvetlenül a rajt után kiderült, amikor egy Cookson 50-es és egy TP 52-es vágott az élre. Akkor kezdődött el a kergetőzés, ami számunkra végül 27 órányi folyamatos feszült figyelmet jelentett.

A pályát a partközeli szigetek között rajzolták meg, ami a termikus szelek kialakulásával segíteni tudta az előrehaladást. De ehhez olykor veszélyes közelséget kellett vállalni a szigetekhez. Összesen öt alkalommal érkezett olyan frissülés, ami megengedte, hogy eltávolodjunk a szigetektől. Mivel a Joe-nak mélyebb a merülése, és leheletrnyí szélben kevésbé mozgékony, mint az 50 láb körüli hajók, a „szigetharcokban” alapvetően hátrányban voltunk. Gyakorlatilag szélcsikról szélcsikra vitorlázunk, és amelyik hajó pár méterrel tovább húzott egy takkot, mint ideális lett volna, az azonnal büntetett. Már az elején kikristályosodott, hogy nagyon észnél kell lenni, és változatlan körülmények között semmi esélyünk arra, hogy a számított eredményben jól szerepeljünk.

Igyekeztünk tartani a többieket, és öt frissülésből négy alkalommal több kilométeres előnyt is kovácsoltunk. De mind a négy alkalommal



elől állt meg a szél, és míg mi egyhelyben álltunk, a mezőnyt szép lassan odafújta hozzánk a maradék fuvallat. Ilyenkor arra kellett figyelniünk, hogy a szél utolsó maradványaival még a többiekhez képest jó pozíciót tudjunk felvenni, a lehető legkisebb esélyt adva számukra az előzéshez. Amikor minden oldalról rontanak ránk a hajók, míg mi cammogunk – ez gyötrelmes feladat. Néhány alkalommal egy-két hajó pár száz méterre el is távolodott tőlünk, míg eljutottunk a megfelelő szélcsíkgig, és az ideális ösvényen folytathattuk utunkat.

Sajnos a befutó előtt 15 mérfölddel, vezető pozícióban ugyancsak leállt a szél, és egy sziget révén még összetettebb volt a helyzet, mint addig valaha. Az üldözők egy része egyik, páran a másik oldalán indultak el, miközben elől folyamatosan gyengült a szél és nagy sebességkülönbséggel közeledtek hozzánk. Az addigi közel 10 csomós szél – amiben harsogva rohantunk gennakerrel – lassan 2-3 csomós szélcsíkokra foszlott, s utána teljes szélcsend honolt mindenütt. Olyan hajók jelentek meg a közelünkben, akiket addig a horizonton se láttunk. Tapadtunk az egyetlen közelben lévő szigetre, de két hajó megcsúszott. Az egyik kijebb merészkedett a sekély vízben, a másik a sziget túloldaláról érkezett, tehát még védeni se tudtuk. Lassan szélcsíkok kezdtek kialakulni, amivel el tudtunk vánszorogni a szárazföldre, majd onnan frissülni kezdett és ez alkalommal nem állt el a szél. Túl közel volt a befutó, így már nem volt esélyünk visszaszerezni a vezető pozíciót és harmadiknak futottunk be abszolútban.

Nyert az Aniene 1a Classe – TP 52-es (27:41:37), 2. a Calipso IV – Cookson 50-es (27:43:13), majd a Wild Joe (27:53:01).

## Negyedik nap

Nos, ma honfitársaink három futamban vettek részt. Az előzetes időjárás-jelentéseknek megfelelően bóra fúj ma is, amiben az első futamban sikerült egy hatodik helyet megcsípni a srácoknak. Tájékoztatóul egy kis időelemzés – az első helyezettől alig több mint két perc választotta el őket. Ezen aztán annyira fellelkesedtek a Wild Joe fedélzetén tartózkodó vitorlázó barátaink, hogy a következő

futamban már a harmadik helyre is felkapaszkodtak, alig egy percre csökkentve az elsőtől mért idejüket. Azt hiszem, ha itt befejeznék a nap krónikáját, mindenki mosolyogva hajtáná álomra a fejét.

Ám volt egy harmadik futam is. Ahol annak ellenére, hogy mára leálló szelet jósoltak, bizony még 20 csomó felett is fúj, ami srácainkat is meglepte. De bosszantotta is, mert a korlátozott vitorlaszámosználatnak köszönhetően az erős szeles hátszélvitorla így nem tarthatott velük a verseny során. Nem volt mit tenni, ha a szél is fúj, a sikersorozat is tartott, hát felhúzták a nagyobb méretű gyenge szeles hátszélvitorlát is, Józsa Marci vezényletével. Naná, hogy le is tépték, így a második körben már pillangózva teljesítették a hátszélszakaszt, visszaesve ezzel a 35. helyre a futamban. Az egyenlegük pillanatnyilag 44, 30, 46, 6, 3, 35. helyek, ami összetettben a 22. helyre elég. Azt sajnos már megállapíthatjuk, hogy számukra a dobogós remények a bóra szárnyán távoztak, ám mások még harcolnak a világbajnoki címért.

## Zárónap

A szombati versenynapon három próbát tett a rendezőség, de csak egy érvényes futamra volt elegendő szél. Közvetlenül a rajtcerémia előtt eltört az egyik foclatnink, ami végighasította a vitorlát egy félméteres szakaszon. A javítással épp a rajtra lettünk kész. Helyezkedni már nem sok időnk maradt, így hátrányból kezdtünk.

Az első hátszélszakasz végére sikerült felkapaszkodnunk a mezőny élére, és a versenyben nagyon jól teljesítő Aniene 1a Classe TP 52-essel vívtunk test-test elleni küzdelmet (akik a harmadik futamig az 1. helyen álltak a VB összesített eredménye alapján, és végig szépen vitorláztak). A TP nagyon élt a sokszor 22 csomóra erősödő szélben, de végül óriási küzdelemben egy másodperccel előtte futottunk be.

Ezt követően a rendezők ugyan két kísérletet is tettek, amelyek számunkra biztató eredménnyel kecsegtettek, de sajnos több futamra már nem tudott sor kerülni. Oka az egyre gyengülő, a pálya kitűzésére alkalmas terület egyes részein helyenként teljesen leálló szél volt. Az utolsó próbálkozásnál például közel 8 perces előnyünk volt az abszolút 2. helyen vitorlázó TP-vel szemben, és a befutónk előtt 200 méterrel érvénytelenítették a futamot. Számunkra ez bosszantó, de a helyenkénti szélcsendes területek miatt szakmai szemmel nézve érthető döntés volt.

Az érvényes futamunk a számított eredmény alapján a 11. helyre volt elegendő, így egy helyet javítva addigi összetett helyezésünkön, az ORC világbajnokságot a 21. helyen zártuk.

Összességében egy nagyon szép versenyen vehettünk részt sok erős ellenféllel, s ennek révén sokat fejlődünk fejben is. Az elején picit még bátortalanok voltunk és balszerencsések, de a végén már-már a számított eredmény szerinti első hely sem tűnt elérhetetlennek egy-egy futamban...

Köszönjük mindenkinek a motiváló biztatást!

**Adorján Csaba**

VITORLÁZÁS A CSENDES-ÓCEÁNON

## Panama – Ecuador – Galapagos (1500 tengeri mérföld)

**A** Panama-csatorna átlépése után Ecuador felé folytattuk utunkat. Az Egyenlítői övben a vitorlázás nem túl egyszerű, mivel szinte nincs szél! 2011. május közepétől június közepéig hajóztunk ebben a zónában, és az időjárás nem is okozott meglepetést. Volt olyan francia vitorlázó barátom, akinek 40 csomós szele volt, de nálunk a legnagyobb szél is „csak” 25-30 csomós volt. És persze sok-sok zivatar és még több szélcsend. Az utunk így tíz napig tartott, amit többször nehezítettek szembeszéles részek is.

„Az Egyenlítő mentén elhelyezkedő alacsony nyomású övezet az ún. trópusi konvergencia zóna, amely átlagosan 200 mérföld széles (kiterjedése és elhelyezkedése miatt jelentős évszakos és napi változás). A zónára jellemző a hosszantartó szélcsend vagy enyhe, változó irányú szelek, amiket gyakori heves esőzések, zivatarok váltanak fel.” (Horváth Csaba-Baffia György: *Jachtnavigátor I.*)

Amikor 2011. május 24-én 12:20-kor átléptük az Egyenlítőt, a perui áramlat 1,3 csomóval tolt vissza minket! Ez a hideg áramlat Dél-Amerika csendes-óceáni partja mentén áramlik délről észak felé. Az Ecuador-Galapagos szakaszon ezzel már nem kellett küzdeni.

Az Egyenlítő átlépését természetesen megünnepeltük, bár nem teljesen tartottuk be a tengerész hagyományokat: koccintások, úszás, ugrálás és áldomás. Az első átkelőkre általában különböző mókás avatási szertartások várnak: befestik, rumot vagy tengervizet itatnak vele, vagy épp be kell ugrania a vízbe. Mi inkább csak arra kértük Poseidont, hogy tartson meg minket minden jó szokásunkkal együtt. Majd egy finom halebéddel és sok rummal ünnepeztünk.

### Méder Áron

Egyik éjjel 3-4 csomóval vitorlázunk épp, mikor a tókesúlyba beleakadt

egy kivilágítatlan halászháló. Áron szólt Gyulának, hogy jöjjön ki örködni, majd vízbe ugrott és kiakasztotta. Addigra odaértek a spanyol halászok, akikkel aztán jól elbeszélgettek hajnalig. Én közben aludtam, hisz az én ügyeitem minden reggel 5.30-tól volt.

Sok halat fogtunk, de sajnos többször elszakították a damilunkat a nagyobb példányok. Emellett minden nap volt a hajón különböző ízesítésű friss ciabbatta.

Ecuadorban, Libertad városában kiemeltük a hajót, és felkészítettük a csendes-óceáni átkelésre. Alagátlózás, kisebb javítások, az anódok cseréje és a szokásos évi karbantartás.

Ecuador mesés és igen olcsó. Nagyon finom helyi ételeket ehetünk alig 1-2 dollárért. Az Andok hegységében jókat kirándultunk. A legjobb élmények Banosban, egy kis falucskában értek: rengeteg extrém sportot lehet itt kipróbálni. Átkelések a folyó felett, a vízesések látványa, lecsúszás egy kötélben, melyre csak a hátad van a rögzítve, mind-mind remek adrenalinszint-növelők. Nem beszélve a vadvízi (4-es szintű) raftingolásról, vagy az éjszakai vulkánlátogatásról.



Quito, a főváros rengeteg látnivalót tartogat a turistáknak: sok templom, műemlék, szobor és park várja az utazókat. A pezsgő éjszakai élet elmaradhatatlan kelléke a helyi likőrös narancs vagy számoça.

Az Amazonast mindenkinek ajánlom, aki erre jár. Az esőerdők, soha nem látott növények, állatok káprázatosá tették az ittlétünket.

Gyulával később hazarepültünk, és Áron egyedül indult neki a tizenhárom nagy és hat kisebb vulkanikus szigetből álló, 1959 óta nemzeti parknak számító Galapagosnak. Rekordidő (három nap) alatt érkezett Santa Cruzra, a központi szigetre 2011. június 11-én. A fő kikötője Bahia Academy, egy nagyon kicsi, kedves horgonyzó öböl a város szívében. Főleg turistahajók állnak itt horgonyon, de akad néhány vitorlás jacht is, és persze néhány ittfeljuttatott hajó – minden kikötő kötelező kelléke.

Puerto Villamil Galapagos harmadik legnagyobb települése – 1000 ember lakja. Itt csatlakozott Áronhoz Ákos, aki három hónapig lesz legénység a hajón. A srácok együtt mentek felfedezni az izgalmas helyeket. Külön figyelmet érdemelnek az egzotikus állatok: hatalmas teknősök, pingvinek, oroszlánfókák, fregattmadarak színesítik a környéket.

Sokat búvárokodtak itt – szabadtüdősen, csupán egy maszkkal is rengeteg élményt gyűjthet az ember. A változatos vízi élővilág miatt Galapagos Földünk talán legizgalmasabb merülőhelye.

Áron négy hét múlva, 3200 tmf non-stop vitorlázást követően érkezik majd Marqueses (Francia Polinézia) Nuku Hiva szigetére. Innen újra jelentkezik, mielőtt a sziget beviteléhez indul.

**Bólya Mercedes**



### Útvonalváltás!

**7. szakasz** 2011. aug. 11. – 2011. aug. 31 (3 hét). Indulási kikötő: Francia Polinézia, Tahiti, Papete. Érkezési kikötő: Francia Polinézia, Tahiti, Papete

Útvonalterv: Tahitiből indulva a Társas-szigetek körbevitelzése... (Moorea, Bora-Bora, Huahine, Raiatea and Taha'a...)

**8. szakasz** 2011. szept. 1. – szept. 14. (2 hét). Indulási kikötő: Francia Polinézia, Papete. Érkezési kikötő: Cook-sziget, Suvarrow – helyette Rarotonga sziget

**9. szakasz** 2011. szept. 16. – szept. 30. Indulási kikötő: Cook-sziget, Suvarrow – helyette Rarotonga sziget. Érkezési kikötő: Western Samoa, Apia

**10. szakasz** 2011. okt. 1. – 2011. okt. 14. (2 hét). Indulási kikötő: Western Samoa, Apia. Érkezési kikötő: Tonga, Nuku Alofa. Útvonalleírás: 550 tmf levitorlázása szigetek között.

**11. szakasz** 2011. okt. 15. – 2011. okt. 30. (2 hét). Indulási kikötő: Tonga, Nuku Alofa. Érkezési kikötő: Tonga, Nuku Alofa. Útvonalterv: Tonga szigetvilágán körbevitelzünk (Vava'u szigetcsoport) kb. 400 tmf.

**12. szakasz** 2011. nov. 1. – 2011. nov. 14. (2 hét). Indulási kikötő: Tonga, Nuku Alofa. Érkezési kikötő: Fidzsi-szigetek, Suva. Útvonalterv: Fidzsi és Tonga szigetvilágán keresztül 600 tmf levitorlázása.

**13. szakasz** 2011. nov. 15. – 2011. nov. 29. (2 hét) Vitorlázás Fidzsin. Indulási kikötő: Fidzsi-szigetek, Suva (Vitu Levu sziget). Érkezési kikötő: Fidzsi-szigetek, Suva (Vitu Levu sziget). Útvonalleírás: 2 hetes vitorlázás Fidzsi szigetvilágában, Vitu Levu sziget déli partja – Yasawas szigetcsoport – Kadavu sziget – Yanuca és Beqa sziget – Vanua Levu sziget (Savusavu) – Vitu Levu

**14. szakasz** 2011. dec. 1. – 2011. dec. 21. (3 hét). Indulási kikötő: Fidzsi-szigetek, Suva. Érkezési kikötő: Új-Zéland, Opua (Bay of Islands). Útvonalterv: 1 100 tmf nonstop vitorlázás, várható vitorlázási idő 11 nap. Leírás: Fidzsi vizein vitorlázás, egy kis szigetnél megálló, majd 1 100 tmf vitorlázás Új-Zélandra (ebből 900 tmf nem trópusi körülmények között). Érdekesség: Fidzsi kultúra és Új-Zéland természeti szépségei, például Bay of Islands.

DOLESCH IVÁN

## Emlékkép és egy emlékverseny

Egyre több verseny viseli nagy elődeink nevét, de vajon ismerjük-e a névadót, felsejlik-e az életmű megőrizendő emléke? Sokunk számára képek társulnak az elnevezéshez, miközben egyre többen egy klubhoz, egy kikötőhöz kötődő eseményre asszociálnak. Így van ez rendjén, hiszen az Andrassy útról már szinte senkinek nem jut eszébe kiegyezés kori miniszterelnökünk, mert a gyönyörű sugárút látványélménye felülírja a névadót. Ahogy a Rumcájsz Kupa „arcát” is többen képesek maguk elé képzelni, mint a hétvégi Dolesch Iván emlékverseny legendás névadóját.

**H**add segítsék! Dolesch Iván – nem egy generációnak még mindig Iván Bácsi – talán a legkarizmatikusabb ember volt, akivel valaha találkoztam. Kisugárzása, megkérdőjelezhetetlen tekintélye elfedte emberi gyengeségeit, a kívülről érkezettek kezdeti szakmai hiányosságait. A vitorlázásba egy 25-ös jolle büszke tulajdonosaként csöppent be a kajak- és síversenyzésben edzőként is ismert sportember. Télen a Honvéd sízakosztályát vezeti, nyáron a vitorlásversenyeken idősebb Schalbort Gyula kormányozza a hajóját. Amikor 1951-ben a Honvéd vitorlás szakosztályát is rábízják, bátran vállalja a kihívást. 1982-ig irányítja a földvári telepet, mely többször is nevet vált, de arculatot soha. A Szpári ma is őrzi azokat a hagyományos értékeket, melyek Dolesch Iván céltudatos munkája és példamutatása nyomán váltak az egyesület „védjegyévé”. Egy 1993-ban készült interjúban így vall magáról:

„Olyan vagyok, mint a Jack London által megálmodott figurák. Ők a példaképeim: alulról jött egyszerű emberek, akik adandó alkalommal a maguk által vállalt feladatban mindig helyálltak. Nekem nem volt egyszerű gyerekkorom. Nagyon korán elhatároztam, hogy valamivé kellennem... világéletemben a sportot kerestem, mint síelő, kajakozó, vitorlázó és aztán mint edző. Mindig szerettem küzdeni és persze olvasni. Ez volt az életem. Miért lennék zárkózott ember? Talán például azért, mert sok különböző ember-



rel foglalkozom. Ezek között vannak számomra szimpatikus, kedvelt figurák, és vannak közöttük olyanok is – ez az életből fakad –, akiket nem kedvelek. Na már most a látszatát is el akartam kerülni, hogy kivételezek, ezért, ha érzelmeimet a szimpatikusok felé irányítottam, akkor azt éreztem, hogy kivételezek. A jó edző szerintem nyílt, őszinte és mégis kicsit misztikus kell legyen.”

Valójában igen kemény, ellentmondást nem tűrő, tiszteletet parancsoló stílusa mély nyomott hagyott a rá bízott

versenyzőkben. A reggeli torna, a vízi és parti kötelező programok soha nem maradtak el. Az esti értékelő megbeszélésekről senki sem maradhatott távol, a telepre érkezni, vagy onnan távozni csak az ő engedélyével lehetett. Jelenlétében nem volt zsebre dugott kéz, ha hozzánk beszélt, figyelemmel kellett hallgatnunk. Szélcsendes időben, ha már a hajók is ragyogtak, akkor sem engedett tunyulni. Súlyos betonoszlopokat kellett a telep egyik végéből a másikba mozgatnunk, nyilván azért, hogy lekösse energiáinkat, de sosem éreztük ezt a „látszattevékenységet” céltalannak. Akkor még hangárokban, emeletes ágyakon aludtunk. A takaródó, a villanyoltás szertartásának betartását igen szigorúan megkövetelte.

Ez persze nem jelentette azt, hogy az éjleple alatt ne osontunk volna ki a földvári éjszakába. Soha nem ellenőrizte, hogy ágyban töltöttük-e az éjszakát. Meggyőződésem, hogy pontosan tudta, mi történik, de ezt a kis büntudatos szabadságot meghagyta nekünk.

Ritkán humorizált, nem volt tréfás ember, ezért is keltett nagy meglepetést egy nemrég a tárgyi emlékek között kutakodók által fellelt fotó, melyen cowboyként pózol, kezében a startpisztolyokkal. Szeretnénk ezt a képet most közzétenni azoknak, akik ismerték, és azoknak is, akiknek a Dolesch név csak egy vésett felirat egy népszerű hagyományos verseny vitrinben őrzött díjain...

**Gerő András**



## KALÓZ EB A FERTŐTAVON 30 éve történt...

A napokban kaptam egy mailt, hogy idén Magyarországon rendezik meg a Kalóz Európa-bajnokságot. És egyszer csak bevillant: pontosan 30 éve annak, hogy először vettünk részt hivatalosan a Kalóz EB-n: 1981. július 27. és augusztus 1. között Neusiedl am See-n.



Az úgy történt, hogy a '81-es Siófoki Kalóz-bajnokságon már 4-5 külföldi versenyző is részt vett. Nagyon jónak találták a szervezést meg a versenyt is, és folyamatosan kérdezték: mi magyarok miért nem veszünk részt az Európa-bajnokságokon, és miért nem vagyunk tagja a Nemzetközi Kalóz Szövetségnek? Addig-addig, míg végül is meghívást kaptunk a Fertő tavon rendezendő versenyre.

Persze, mivel a kalóz nem olimpiai hajóosztály, nemigen támogatták az ötletet, hogy részt vegyünk rajta. (Csak emlékeztetőül: akkor még ún. piros útlevelünk volt, és a nyugatra utazás külön procedúra volt. Erre azért végül is kaptunk szolgálati ablakot.) A meghívó a '81-es női és férfi bajnoknak szólt. Név szerint Csillag Katalin–Babics Ágnes M 87, és Szentpéteri Ádám–Forster László M9-es. Rajtengedélyt a szövetségtől csak úgy kaptunk, ha a nevezési díjat is és az ellátásunkat is fedezi a meghívó fél. Természetesen a levél ezt is tartalmazta. A valóságban csak a nevezési díjat vállalta át az Osztrák Kalóz Szövetség, az ellátást pedig ki-ki a maga módján oldotta meg. Amit ingyen biztosítottak, az a sátorhely a Yacht Club melletti campingben, a tó partján.

Lázasan készülődtünk, de egyik alapvető gondunk a hajó kiszállítása volt. Mi Kati 126-os Polski Fiatjával indultunk útnak, és hajónkat terv szerint Forster Laci – akinek autóján volt vonóhorog – vitte volna majd át a határon a sajátjukkal együtt. Kétszer fordulva. Hahaha, ahogy ezt mi elképzeltük... A két forduló miatt Laci fél nappal korábban indult, és este kaptuk a hírt, hogy nem tud kétszer átmenni a határon, így Sopronban egy parkolóban hagyja a hajónkat.

Mi július 26-án, vasárnap korán reggel indultunk, „kis” gyomorremegéssel, mert a heti ellátásunkhoz szükséges helyi pénzt is vinnünk kellett - ami akkor nem volt szabályos -, és hát... a hajó! Hogy fogjuk átvinni a határon? Optimistán arra gondoltunk, majd „vonóhorog-stoppal” megoldjuk. Több furcsa reagálás után egy osztrák autós végül bevállalta. Csakhogy előbb ebédelni szeretett volna. Így a várakozás közben kitaláltuk, hogy jó nekünk a „Polos” lökhárítója is; van nálunk kötél elég, meg néhány szakadt, régi típusú mentőmellény, amivel kipárnázzuk a támasztásokat. Meg is tettük. A lökhárítóra támasztva, és a konzolokon áthurkolva jó szorosan rögzítettük a kötelekkel. Végül is elindultunk a határ felé. A szembejövők befogták a szemüket... A határon inkább csak a hajópapírokat kérdezték, majd útnak indulhattunk.

Az első faluba érve – Klingebach – alaposan meresztettük a szemünket, hogy hol hagyhatnánk valami biztos helyen a hajót, ahonnan majd Lacival a verseny helyszínére szállítjuk. Még nem is értünk a falu közepéig, mikor láttunk egy olyan házat, melynek széles, aszfaltozott gazdasági bejárati útja volt. Azonnal ráhajítottunk. A háziak pedig nagyon kedvesen megengedték, hogy ott hagyjuk, bár éppen ebédelték. Mikor Lacival visszamentünk érte, még mindig az ebédlőasztalnál ültek, pedig nem kis távolságot tettünk meg. Invitáltak is, sütire, kávéra, de minket hívott a felmérési időkorlát. Az is egy vicc volt... a mi hajónk, az M87-es 50 kilóval volt nehezebb az összes többi hajónál, úgy, hogy a mozgó alkatrészek nem is voltak benne méréskor! Az egész mezőny olyan volt, mintha egy másik hajóosztály lenne a mi régi fa kalózunkhoz képest. Dupla fenekűek, csili-vili alu-baumok és árbocok. Mi kaptunk 2 db légszákot, mondván, hogy ha borulnánk, magunknak kell felállítani a hajót; NINCS MENTÉS. Később megértettük, mert az egész EB-t összesen 3 (!) db motorcsonnakkal rendezték meg.

Eme izgalmak után azonnal fel kellett állítanunk a sátrunkat – a miénk volt a legkisebb: a szokásos kis kétszemélyes „kutyasátor”. De boldogok voltunk, hogy ott lehetünk az induló hajók között. Este sétáltunk egyet, felderítve Neusiedl am See környékét.

**Július 27. hétfő** – 5-6-os szél

Megnyitó 10:00-kor, majd indulás próbabufutamra. Előtte „rajtgyakorlatok” voltak, a 127 hajónak nem tudtak elég hosszú rajtvonalat kitenni, és a szél is erős volt. Állandóan vissza kellett lőni. Így végül is kapu-rajttal indították el a mezőnyt.

A futam végére szétnyílt az árbocunk, és a partra érve már csak az árboc kiemelésével tudtunk leszerelni. A teljes nemzetközi társaság

élénk mozgolódásba kezdett, hogy részünkre árbocot szerezzenek. Kaptunk!

De így ehhez másik baum kellett, no meg egyéb szerelvények. Azt is kaptunk. Megnyugodva, hogy minden rendben, vártuk a más-napi futamokat.

végeztünk. Verseny közben derült csak ki, hogy a mi jó kis régi hajótestünk nyögve bírja az alumínium árboccal történő „strekkelést” és szépen szétnyíltak a palánkok. Így verseny közben folyamatos „mericskőzésre” volt szükség, hogy el ne süllyedjünk.



Túl a megpróbáltatásokon, Kalóz EB, 1981. Balról jobbra: Babics Ágnes, Frau Bundi (egyik segítők), Csillag Katalin

**Július 28. kedd** – tervezett két futam, 6-7-es szél

Már induláskor sok hajó borult. A mi fokunk meg leszakadt, így a rajthoz sem tudtunk kimenni. A 127 hajóból 15 futott csak végig a pályán. A többi borult vagy elsüllyedt. Az M9-es hajó is elsüllyedt. Az időjárási viszonyokra és a szerencsétlenül jártakra tekintettel a délutáni futamot törölték.

**Július 29. szerda** – 5-6-os szél

Leszakadt vitorlánk helyett az egyik svájci versenyzőtárs jó minőségű erősszeles fokkal segített ki. Így felszerelve élmény volt az érzés, hogy mennyivel élesebben tudunk vitorlázni, és csak úgy hasítjuk a vizet és a levegőt. Ezzel már a középmezőnyben

só futamot. Délután díjkiosztó volt. Ádámék az M9-es hajóval a mezőny első harmadában (35.) végeztek. Mi, az M87 ötvennyolcadikak lettünk, de női vonalon így is csak a G3544-es Linke/Linke testvérpár volt jobb nálunk.

Szép élmény volt; kicsit talán nehezkesebb volt részünkre, mint a mai versenyek, de ez adta a romantikáját, és örömmel emlékezünk ezekre a napokra.

Kívánom, hogy a Magyar Kalóz Szövetség által rendezendő idei EB is sikeres és emlékezetes legyen minden résztvevőnek.

**Babics Ágnes**

**Július 30. csütörtök** – alig-szél

Többszöri flaute-rajtolás, de futam nem volt.

Este közös rendezvény, ahol megismerkedtünk az Osztrák, a Német és a Nemzetközi Kalózsövetség vezetőivel, s azt boncolgattuk, hogyan szélesíthetnénk a kalóz-versenyek nemzetköziségét Európában.

**Július 31. péntek** – 1-2 szél

Az első futam gyenge, változó szélben folyt le. A második futam szélhiány miatt meghiúsult.

**Augusztus 1. szombat** – gyenge induló szél

A változó irányú szél egy 2-3-asban teljesedett ki, így meg tudták rendezni az utolsó futamot.

KIKÖTŐI MUTATVÁNY

## Megáll az ész és visszanez!

Júniusi szombat késő délután, süvít a délnyugati rendesen. Egy déli parti kikötő vendéghelyéről üzemképtelen motorral, egy szál génuával akar széllal szemben kikrajcolni egy hajó. Szükségszerűen rádodródik a szél alatti mólóra. A vitorlát még

jó öt perccig nem tekerik be, hiába üvölt vagy ötven torok.

Miután jó alaposan feltúrták magukat a kövekre, végre beroloznak. Megérkezik a segítség. Kérik, dobjanak kötelet, hogy lehúzzák őket. A vitorlázók nem értik, azt sem

tudják, mi az a vontatókötél. Legalább tíz perccig, végtelen türelemmel magyarázzák a rendőrök, mit is akarnak csinálni, mindent hogyan, mi „fán terem” az a vontatókötél, és hova kössék.

Végre valahára, vagy félórás tökölödés után



előkerül minden, levontatják. Vissza akarják segíteni a cölöpökhöz, de nem. A hajósok csak ki akarnak futni, hogy elhajózzanak a szomszédos kikötőbe. Persze széllel szemben úgy tizenhat kilométert.

A rendőr jegyzőkönyvet vesz fel, aláíratja velük, hogy csak saját felelősségükre mehetnek a vízre, figyelmeztetve őket a közelgő 95 km/h széllesekkel kísért hidegfrontra, mely órákon belül besöpör északról. Majd mellévt alakzatként kihúzza őket a tóra, jó messze a parttól.

Egy darabig billegnek a génuával, majd

kezdik felcibálni a grószot. Szélbe állás nuku. Saját tengelyük körül forognak, sodródznak, majd elszabadul a génuva, leszakadt a behúzó kötél. Valami csoda folytán többé-kevésbé feltépik a nagyvitorlát, majd berollogzák a használhatatlanná vált fokkot. Próbálnak krajcolni, persze csak paskolják a hullámokat. Fél óra alatt, talán ha öt méterrel kerültek feljebb.

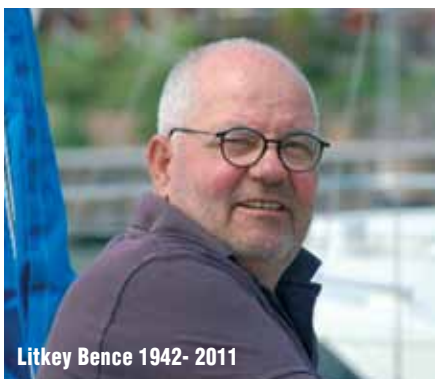
Itt hagytam abba további megfigyelésüket. Bizonyossá lett számomra, hogy előbb-utóbb ugyanide fognak visszajönni. Már sok bénázást láttam, de ilyen tájékozatlanság-

gal és hozzá nem értéssel még nem találkoztam. Ezek annyit tudtak a vitorlázásról, hogy fel kell húzni a rongyot, megfogni a kormányt, és ha van szél, megy a hajó, amerre akarjuk. Nem hibáztatom vitorlázó társaimat, hisz honnan tudnák, ha soha senki nem tanította meg nekik. És itt ébredt a kérdésem: nagyon kíváncsi lennék rá, kinél, vagy mely cégnél oktatták őket, ki vizsgálta, és minek alapján állította ki az eredményes vizsgabizonyítványt? Elsősorban az ő figyelmükbe ajánlom soraimat!

**Merlin**

## Búcsú Apukától

Gyönyörű napsütötte délután, hatalmas, vidám színekbe öltözött tömeg, többségében vitorlázók. Gyerekek, fiatalok, közép- és az idősebb korosztály. Mint egy ügyesen szervezett flashmob spon-



**Litkey Bence 1942- 2011**



tán tüntetésén: megérkezünk, emlékezünk és eljövünk. Nincs kényszeredett részvétnyilvánítás, de ott vagyunk a füredi köztemető kínálta térben egy rövid utolsó találkozásra a szeretett, legendás baráttal. Aki olyan életet élt, melyet kevesen élhettek meg, és úgy távozott, ahogyan azt sokan szeretnénk.

**Jó szelet, Apuka!**

**G.A.**

## Találkozó nemcsak jolléknak

Június utolsó hétvégéjén rendezték meg az I. Jolle Találkozót Balatonszéplakon, az Ezüstpart kikötőben. Az eseményt a T-jolle Hajóépítő Kft. és az Ezüstpart Vitorlás Egyesület szervezte. A találkozó lehetőséget nyújtott a helyi és más kikötőkből érkező vitorlázóknak a kellemes programok alkalmával egymás megismerésére, tapasztalatok cseréjére. Az első napon neves vitorlázó barátunk, Pomucz Tamás tartott számunkra egy színvonalas előadást a versenytaktikáról, amit

vállalták a részvételt, így kissé megcsappant mezőny vágott neki a távnak. Sajnos a Sagitariusnak megsérült a kormányja és dobogós helyről kényszerült kiállni.

Vizsont Frucu megmutatta, hogy még mindig tökök legény! Nem indult a motorja, így beugrott a vízbe, és az ötös szélben, az óriási hullámszásban egymaga húzta ki a hajóját, amíg a mannschaftok fölszereltek. Becsületére legyen mondva, alaposan lekéste a rajtot, tudta, hogy tök utolsó lesz, mégis végigcsinálta! A rövidebb pálya és az erős szél miatt gyorsan lement a verseny.

A díjkiosztó után a vaddisznó másik fele a már említett zseniális szakácsok második remekműveként vörösboros vadpörköltként végezte. Azokat az ízeket egyszerűen nem lehet leírni, és az biztos, hogy ilyen fényesre törölt bográcsot még nem láttam! Ja, és ez még csak az ebéd volt! A vacsoráig, ami egy isteni birkapörkölt volt Kukucska Sanyi jóvoltából, gyorsan eltelt az idő. Finomabbnál finomabb házi pálinkák kerültek elő, és a hangulatot tovább fokozta Ricsi és Rózner Tomi (Öcsi) élvezetes gitárjátéka. Mondanom sem kell, hajnalig tartott a buli. Kicsit aggódtam is, hogy a társaság odaér-e a másnap délelőtti tervezett előadásra.

Elérkezett a vasárnap, a találkozó zárónapja, amit még egy szakmai előadással koronáztunk meg. Egy másik kiváló vitorlázó barátunk, Ruják István tisztelt meg bennünket egy emlékezetes előadással a vitorla-beállításokról. Elmondhatjuk, hogy igazán jól sikerült a találkozó –



amellett, hogy jól éreztük magunkat, még a vitorlázó ismereteinket is bővíthettük!

Köszönet az Ezüstpart Vitorlás Egyesületnek, amiért befogadta a rendezvényt, valamint az egyesület vezetőjének, Rózner Tamásnak, aki az első pillanattól az ötlet mellé állt és fáradhatatlan lelkesedéssel segítette a találkozó lebonyolítását!

**Tönkő Gábor, T-jolle**



a hallgatóság nagy figyelemmel követett, hiszen még a profibak vitorlástudását sem árt időnként frissíteni. Eközben a rendezvénysátorban már vidáman lobogott a tűz a tárcsa alatt, és mire vége lett az előadásnak, a Mackó János (alias Maci) barátunk által lőtt vaddisznó istenien pácolt steak formájában borzolta ízlelőbimbóinkat. Két mesterszakácsunk, Farkas Feri és Hódi Ricsi arany kezei alatt a „Pokol tüze” szósszal pillanatok alatt fenséges vacsorává vált. Az eseményre történő nevezés ellenében nagyon klassz pólót kaptunk Géczy László jóvoltából. A hétféle alatt az időjárás nem volt tökéletesnek mondható, viszont a sátorba húzódva ez egyáltalán nem zavart bennünket, sőt még hangulatosabbá tette az estét. A folyékony ellátmányról Sarkadi Peti gondoskodott – nekem úgy tűnt, senki sem maradt szomjas...

A második nap némi izgalommal indult, hiszen aznapra versenyt terveztünk, viszont az időjárás-előrejelzés nagyon erős szelet mondott. Emiatt úgy döntöttünk, hogy rövidítünk a pályán, hiszen mégiscsak főleg jollék versenyeznek, jobb, ha partközelségben maradnak a hajók. Teljesen érthető okokból többen nem

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT
Várjátékok	Szigliget	Szigligeti vár	2011.05.01-2011.08.31.
Süss fel Nap! négyhétvéges családi rendezvénysorozat	Gyenesdiás	Több helyszínen	2011.06.25-2011.07.17.
TérZene Fesztivál	Balatonföldvár	Jubileumi tér, Fesztivál tér	2011.06.29-2011.07.02.
Tapolcai Nyár	Tapolca	Malom-tó és térsége	2011.07.-2011.08.
Siófoki Nyári Esték	Siófok	"Kálmán Imre Szabadtéri Színpad	2011.07.-2011.08.
„Jó estét nyár, jó estét Keszthely!”	Keszthely	Balaton-part, Zenepavilon	2011.07.-2011.08.
Kultúra 2011-nyári tárlatok	Balatonföldvár	"Balatonboglár	2011.07.01-2011.09.18.
Balaton-Ifjúság-M vészeti Nemzetközi Fesztivál	Balatonfüred	Kisfaludy színpad	2011.07.01-2011.07.02.
Százszín Táncfaló	Balatonalmádi	Városház tér	2011.07.01-2011.07.17.
Várjátékok	Nagyvázsony	Kinizsi vár	2011.07.01-2011.08.20.
Coke Club	Siófok	Siófok Nagystrand	2011.07.02. - 2011.08. 21.
Bivalyfesztivál	BFNP	Kápolnapusztá, Bivalyrezervátum	2011.07.2
Balaton-Átevező Túraversenly	Alsóörs-Siófok		2011.07.2
Fonyódligeti nap	Fonyód	Fonyódliget, Állomás tér	2011.07.2
Szepezdi Gasztronómiai Napok	Balatonszepezd	Csónakház	2011.07.2
Balaton-átúszás	Révfülöp-Balatonboglár	Balaton	2011.07.2
Természetjáró túranapok	Gyenesdiás	Nagymező	2011.07.04-2011.07.09.
IX. BALATONI KAPUNYITÓ	Balatonkenese	Széchenyi park	2011.07.06-2011.07.15.
Győröki Jazzfiesta (Jazzcsütörtök)	Balatongyörök	Díztér	2011.07.07-2011.08.11.
III. Révfülöpi Vincellér Napok	Révfülöp	Fülöp-kert	2011.07.07-2011.07.10.
Heineken Balaton Sound	Zamárdi	Kecskeméti utca és Harcsa utca	2011.07.07-2011.07.10.
Tihanyi Szabadtéri Játékok	Tihany	Szabadtéri színpad	2011.07.08 - 2011.08.27.
Balatonvilágosi Napok	Balatonvilágos	Rendezvénypark	2011.07.08-2011.07.09.
Szepezdi Gasztronómiai Napok, Lángos – kolbász fesztivál	Balatonszepezd	Csónakház	2011.07.9
Lovasi Napok	Lovas	Több helyszínen	2011.07.09-2011.07.10.
Kukorica Jancsi Családi Fesztivál	Keszthely	Városi Strand és a Zenepavilon	2011.07.09-2011.07.10.
Média Regatta	Balatonaliga		2011.07.09-2011.07.10.
Túrák a Gejzirmezőn	BFNP	Tihany, Belső-tó partja	2011.07.13-2011.08.17.
XII. „Jazz és a Bor fesztiválja”	Balatonboglár	M velődesi ház udvara	2011.07.13-2011.07.16.
Gyenesdiási Bornapok	Gyenesdiás	vasúti megálló melletti terület	2011.07.14-2011.07.17.
43. Kékszalag Nagydíj és Fesztivál	Balatonfüred	Balaton körül	2011.07.14-2011.07.17.
III. Pincenyitogató Fesztivál	Csopak	Csopaki nyitott pincék	2011.07.15-2011.07.16.

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT
V. Fonyódi Sör- és Csülöknapok	Fonyód	Vigadó tér (Kikötő)	2011.07.15-2011.07.17.
VIII. Gyulaffy Napok Csobáncért	Gyulakeszi	Gyulavezér Lovasbirodalma	2011.07.15-2011.07.17.
VIII. Siófoki New Orleans Jazz Fesztivál	Siófok	Fő tér	2011.07.15-2011.07.17.
Kannavirág Fesztivál	Zalakaros	Fő tér	2011.07.15-2011.07.16.
Ördögszántások és szurdokok világa	BFNP	Dörgicse, Kő-völgy, Kő-hegyen	2011.07.16
Badacsonyi Borhetek	Badacsony	Móló park	2011.07.16-2011.07.31.
Kultkikötő	Balatonföldvár	Szabadtéri színpad, Bajor Gizi sétány	2011.07.16-2011.08.21.
Babel Sound	Fonyód	Fonyódliget, Balaton-part	2011.07.22-2011.07.30.
XIII. UtcaFesztivál	Zamárdi	Kossuth utca és Kiss Ernő utca	2011.07.20-2011.07.24.
II. Csupaki Fröccsfesztivál	Csupak	Csupak strand, Fürdő utcai parkoló	2011.07.21-2011.07.24.
XVI. Balatonyöröki Borfesztivál	Balatonyörök	Móló melletti sétány	2011.07.21-2011.07.24.
186. Anna-bál és kísérő rendezvényei	Balatonfüred	Anna Grand Hotel, Vitorlás tér	2011.07.22-2011.07.24.
IV. Siófok Fesztivál	Siófok	Hajóállomás, Rózsakert	2011.07.22-2011.07.24.
Művészetek Völgye	Kapolcs és környéke	Kapolcs, Vigántpetend, Talián-dörögd	2011.07.22-2011.07.31.
Völgytornác fesztivál Duma-völgy, Humor-vár	Nagyvázsony		2011.07.22-2011.07.31.
XVIII. Fonyódi Nyári Napok	Fonyód	Vigadó tér	2011.07.22-2011.07.30.
Krisna Völgyi Búcsú	Somogyvámos	Krisna-völgy	2011.07.22-2011.07.24.
Felsőörsi Falunapok	Felsőörs	Több helyszín	2011.07.22-2011.07.24.
XIX. Révfülöpi Villa Filip Napok	Révfülöp	Fülöp-kert	2011.07.23-2011.07.24.
Folklor és Moderntánc Fesztivál	Keszthely	Balaton-part, Sétáló utca	2011.07.23-2011.07.24.
Keszthelyi Burgonyafesztivál és Halünnep	Keszthely	Balaton-part (Zenepavilon)	2011.07.23-2011.07.24.
Szepezdi Gasztronómiai Napok, Halászléfőző-verseny	Balatonszepezd	Csónakház	2011.07.23
Harcművészet és egészségnap	Balatonföldvár	Keleti strand, Jubileumi tér	2011.07.23
XVII. Fonyódi Hadijátékok	Fonyód	Fácános Palánkvár	2011.07.24
Kristóf nap	Gyenesdiás	J&A Kerámiaház	2011.07.25
XVIII. Vonyarci Boros Forgatag	Vonyarcvashegy	Kossuth utca	2011.07.27-2011.07.31.
Keszthelyi Nyári Játékok	Keszthely	Festetics kastély (21.00)	2011.07.28-2011.08.14.
III. Hungarikum Fesztivál	Balatonalmádi	Szent Erzsébet Liget	2011.07.29-2011.08.02.
Káptalanfüredi Búcsú	Káptalanfüred	Káptalanfüredi Angyalos Boldog-	2011.07.29-2011.07.31.
Balaton Regatta	Balatonkenese	Balatonkenese-Balatonfűzfő	2011.07.29-2011.07.31.
XI. Balatonyöröki Tűzoltónap	Balatonyörök	Móló melletti sétány	2011.07.30
Öbölzás 2011	Balatonfüred, Tihany	Balaton	2011.07.30
IV. Keszthelyi Huszár és Honvéd Találkozó	Keszthely	Sport Camping és egyéb helyszínek	2011.07.30
Varnus Xavér orgonahangversenye	Balatonkenese	Református templom	2011.07.30
IT Regatta	Szigliget		2011.07.30-2011.07.31.
Mesés hétvége	Balatonföldvár	Jubileumi tér	2011.07.30-2011.07.31.
Szent Ignác Napi Búcsú	Badacsonyládbihegy	Strand	2011.07.31



## **Vitorlázzon Velünk a Felhőbe!**

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

### **Nem köd, Felhő...:**

- **Rejtett költségektől szabadul meg;**
- **Csak annyit kell, fizetni/megvenni amire tényleg szükség van**
- **Beruházás nélkül**



# Emberszabású hajók

- ▲ Könnyű kezelhetőség
- ▲ Élhető terek
- ▲ Átlagon felüli teljesítmény



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

☎ 326 | ☎ 355 | ☎ 375 | ☎ 400 | ☎ 430 | ☎ 445 | ☎ 470 | ☎ 545 | ☎ 6306