

100% vitorlázás

2011. július

PORTHOLE 7

KÉKSZALAG 2011

Elemzések és beszámolók

F18 VILÁGBAJNOKSÁG

Többtestűek Füreden



Mindenki Kékszalagja?

A BALATON KÉKSZALAGJA

Amikor e sorokat gépbe vésem, már megkezdődött a Nagyhajós Bajnokság első csoportjának küzdelme, a klasszikus cirkáló osztályok, a YS I és az összevont tőkesúlyosok leg-rangosabb találkozója. A Kékszalag utáni hétre időzített versenyre a hét osztályban összesen 48 hajó nevezett. Volt

olyan osztály, ahol nem is lehetett megtartani a bajnokságot: sem a Sirocco, sem a Nemere II. nem lehet bajnok ebben az évben. Elgondolkodtatón kevés az induló ott, ahol a vitorlázás valóban tradicionális hajóinak és talán legfelkészültebb csapatainak kéne megjelennie.

(folytatás a 4. oldalon)

**SUN
FAST
3200**



VITORLÁS- ÉS MOTOROS HAJÓK FORGALMAZÁSA



www.jeanneau.hu



JEANNEAU
MAGYARORSZÁG

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

tartalom



- 5 **Miért nem indulok a Kékszalagon?** Avagy a megpecsételt vitorlázás.
- 6 **A Hivatal.** Két dologra biztosan számíthatunk a Kékszalag kapcsán: az indulók nagy számára és a hivatal önsorsrontó ügykezelésére, hogy tompítson az indulni szándékozók lelkesedésén.
- 9 **Kékszalag fotópályázat:** a nyertesek
- 10 **Kékpántlika:** Kerekes Zsombor és Rác Dorka az élen
- 11 **A mentési helyzet: károk számokban.** A 43. Kékszalag 589 indulójából végül csak 339-en érték el a füredi célt. A csütörtöki viharban mintegy 150 esetben olyan problémával kellett a hajósoknak szembenézniük, amely külső segítséget igényelt.
- 11 **Kékszalag a fedélzetről – élménybeszámoló:** Sirály, Taxi, Johanna, Warker, Gardazzurra
- 18 **Élményvadászat 470-essel.** Nem jó dolog szélcsendes esőre ébredni a városban reggel fél 8-kor egész hetes, ősz idéző hidegfront után. Főleg, ha négy nap Balaton-megvonás után végre elkezdődhetne az előrehozott hétvége...
- 19 **Sirocco vs Nemere II.** – A döntés
- 20 **Hajófinanszírozás: euró alapon, hosszabb távra**
- 21 **Könyvajánló – Alain Bombard:** Önkéntes hajótörött. „Azt hiszem, ekkor döbbsentem rá a hajótörés drámájának nagyságára, s ekkor fogant meg bennem a gondolat, amely később az Eretnek expedíciójában vált valósággá.”
- 22 **F18 világbajnokság Balatonfüreden:** beszámoló napról napra
- 24 **49er Országos Bajnokság**
- 25 **Nyolcadik alkalommal világbajnok a Majthényi-Domokos kettős.** Az utóbbi évek legnépesebb Repülő Hollandi mezőnye, 21 ország 130 párosa gyűlt össze június 30. – július 9. között a Garda-tavi Malcesine városában, hogy megmérkőzzön a hajóosztály 2011. évi világbajnokságán
- 26 **Olimpiai osztályok Európa-bajnoksága:** Tenke Tibor és Bezeréti Miklós a 9. helyen
- 27 **Laser 4.7: Vadnai Benji hatodik az EB-n**
- 28 **Ügyvédek szélben, hullámokon – és olykor a vízben**
- 31 **Optimist Match Race Balatonfüreden**
- 32 **Laser Radial világbajnokság – La Rochelle**
Két versenyzőnk az arany csoportban
- 33 **Takarékpont Borregatta-Borászregatta**
- 34 **Méder Áron a Csendes Óceán-on:** vitorlázás a Marqueses-szigeteken. A galapagosi Santa Cruz szigetről a Marqueses csoportba tartozó Hiva Oa szigetére 19 nap, 5 óra és 30 perc alatt vitorláztunk át. Ketten megállás nélkül összesen 3020 tengeri mérföldet tettünk meg.
- 37 **Augusztusi programok a Balaton körül**

2011. július



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

Impresszum **PORTHOLE FŐSZERKESZTŐ:** GERŐ ANDRÁS **SZERKESZTŐ:** TORDAI ZSOLT **VERSENYEK ROVAT:** ESZES BERNADETT **SZERZŐK:** Aknai Miklós, Hámori Mick Rita, Kovács Éva, Méder Áron, Németh Miklós, Salacz Ákos, Simó Béla, Szabó Csaba, Tóth Krisztián, Utassy Loránd, Varró Gábor **DESIGN:** APEX DESIGN Kft. **KORREKTOR:** SIMON GYÖRGYI **FOTÓK:** Cserta Gábor, Leiner András. **SZERKESZTŐSÉG/KIADÓ:** SZTRATO KIADÓI Kft. 1125 BUDAPEST, TRENCSÉNI UTCA 37. **WEB:** Szutor Ferenc, www.porthole.hu **NYOMÁS:** PALATIA NYOMDA **LAPZÁRTA:** 2011. július 29. Tel.: 061 4880050 Fax: 061 2250397, **E-MAIL:** porthole@porthole.hu **CÍMLAPFOTÓ:** LEINER ANDRÁS..

(folytatás az 1. oldalról)

Különösen annak fényében tűnik intő jelnek a klasszikus hajók csökkenő versenyzési kedve, hogy egy könnyed buliversenyen akár több mint száz hajó is elindul. Pedig idén még a Kékszalag-kiírás is a tradicionális értékeket helyezte előtérbe! Vagy mégsem?

A 43. Kékszalag minden szempontból megfelelt a rendezői elvárásoknak. Közel 600 induló hajó, jelentős bevételek, hatalmas média-visszhang... És óriási mázli, hogy az éjszakai vihar nem követelt emberéletet.

A versenyzők öröme kevésbé egyöntetű. A gyenge szélben szerzett hatalmas előny révén az élen végzetek nem szomorkásak – bejött a papírforma. A körülményekre sem lehetett panaszuk, hiszen már hazafelé jöttek, messze maguk mögött hagyva a Szigligeti-öblöt, amikor kezdetét vette az éjszakai előadás. Akik jó felszereléssel, gyakorlott legénységgel, szerencsével, kellő tudással és alázattal kezelték a helyzetet, azok is büszke mosollyal játszhatják a szerényt. De ők sincsenek túl sokan azokhoz képest, akiknek rémálommá vált a csütörtök éjszaka.

Sokan sokféle nézőpontból elemezték a történeteket, de a sok részgazságra épülő okosság csak megosztó vitákat generált. Ahhoz, hogy valami módon használható értékelést végezzünk, tudomásul kell vennünk, hogy a mezőnyt két egymástól jelentősen eltérő csoport alkotta.

A versenyzők

Ők a kisebbik csoport, de létszamarányukat messze felültreprezentáló kommunikációjukkal gyakorlatilag kisa-játítják a versenyt. Számukra a győzelem a fontos, teljesen mindegy, hogy az az abszolút első hely, a sebességi rekord vagy a többiek legyőzése. Eszközeikben nem válogatnak, bármilyen furfangra képesek, hogy fölényüket bizonyíthassák. Ha abszolútban nyomulnak, akkor addig építik a hajót, amíg a szabályok és a versenytársak toleranciaküszöbe nem sérül. Ha YS-ban, akkor átvariálják a felmért leltárt; ha OD-ban, akkor a súlyokkal variálnak; ha pedig osztályban, akkor sem tétlenkednek – a parti intrika és a bérkormányos alkalmazása is kitűnő fegyver a remélt előny megszerzésére. Ez persze nem minden versenyzőre igaz, de ha már nincsenek igazi vére menő férfimulatságok, háborúk, párbajok vagy egy kis gyarmatosítás, akkor is eleget kell tenni ősi, genetikai beidegződéseinknek.

A zarándokok

Furcsa egy népség. Az bizonyos, hogy ők alkotják a Kékszalag-mezőny bő kétharmadát, mégsem tudunk sokat róluk. Nekik a cél maga az út, mely körbevezeti őket a tavon. Nincsenek győzelmi vágyaik, azt sem tud-

ják, kik az esélyesek. Ha egy versenyző lemarad – de még benne van az első 300-ban – őket látja megnyugodva maga mögött, amint hosszú sorokban követik az irányt, elhivatva a bámész lúzerekkel, hogy mekkora királyok ők ott a középmezőnyben. Miért most mennek? Mert ilyenkor megy mindenki, és számukra a többiek jelenléte jelenti a biztonságot, a közös vitorlázás örömét. A kékszalagos sajtóhírekből magukat is kiolvassák, elmondhatják barátaiknak: igen, mi is ott voltunk...

A két csoport együttes kezelése a jövőben új megközelítést igényel! A versenyzőkkel szembeni elvárásokat nem szabad kiterjeszteni a zarándokokra, elsősorban a verseny biztonságára tekintettel-el. A



FOTÓ: Csérita Gábor



FOTÓ: Leiner András



FOTÓ: Csereka Gábor

versenyző érjen be 48 óra alatt, de a zarándok kapjon 72-t, és kikötési engedélyt: ha nem akar éjszaka hajózni, hát ne kelljen neki. Ha motorozni akar, hát motorozzon, amíg a rendőr engedi, mert ennek sincs tétje, jelentősége. A versenyző fizessen, mint eddig, de a zarándok a rendezvény lelke és tömegbázisa, tulajdonképpen egyik legfőbb támogatója – ők fizessenek lényegesen kevesebbet! Az is elég, ha a hajózási szabályokat betartva közlekednek, ne kínozzuk őket kékkönyvvel, orvosival. Ha kaját rendel, akkor azért fizessen külön. Ha körbeért, kapjon trikót, emlékplakettet, amit becsavarozhat a hajójába, de ne várjuk őket az eredményhirdetésnél. Meggyőződésem, hogy egy jól kommunikált rendszerben akár ezer hajó is felkerekedhetne, hogy szépen, nyugodtan körbevitörölázza a tavat. Na, az lesz az igazi Kékszalag!

Gerő András

Miért nem indulok a Kékszalagon?

AVAGY A MEGPECSÉTELTELT VITORLÁZÁS

Előre kell bocsátanom: (sajnos) nem származom vitorlázódinasztiából. Néhány éve vitorlázunk, és néhány éve indulunk a Kékszalagon. Az emlék-szalagok a hajónk szalonjában lógnak főhelyen, egymás mellett a különböző évek. Igenis büszke vagyok rá. Büszke vagyok magunkra, a hajónkra, a Balatonra, a Nemere II-re. Igenis jó érzéssel tölt el, hogy egy nem akármilyen virtuális klubhoz tartozom! – és amikor először futottunk be 17 órán belül, akkor szerintem a hajónk árboca is meggyűlt néhány centit.

2009-ben, amikor leadtuk a jelentkezést, a recepció kisasszony mérhatalommal szemlélte a körzeti orvosunk kerek pecsétjét a könyvünkben. Végül kegyet gyakorolt – és kissé visszataszító módon – közölte, hogy még kivételesen indulhatunk így is – mármint sportorvosi pecsét nélkül! Indultunk és boldogan befutottunk – hajnalban, egy felejthetetlen élménnyel gazdagodva. A 2010. évi versenyt egészségügyi okok miatt fájó szívvel ki kellett hagynunk.

Az idő telt-múlt, a lányunk cseperedett (aki a Balatonon nőtt fel, és szinte hamarabb úszott és vitorlázott, mint járt vagy olvasott) és sportorvosi engedélyre volt szüksége. Hozzáteszem, nem az olimpiai csapat tagjáról van szó: 8-12 éves gyerekek megyei versenyéről.

Az egyesülete időpontot egyeztetett a Sportkórházzal, de utóbb kiderült, teljesen feleslegesen. Amikor az adott időre odaértünk, kb. 180 gyerek állt sorban a folyosón. Utána szintén ez a létszám indult „pisilőspoharat” kérni, majd ugyanennyien a félperces EKG felé. Mindez alig vett igénybe 4 és fél órát! Ismét ott álltunk a kiinduló folyosón, most már a „főpecsétörrel” való személyes találkozás reményében. Újabb 40 perc után bebocsátást nyertünk a szentélybe. Azt gondoltam, most már minden rendben van – de persze ismét csalódnom kellett!

A sportorvos – mint a mindent eldöntő ítéss –, aki ugyan semmit nem tudott a lányomról, a leleteket meg sem nézve kinyitotta a könyvet, és már lendült is a karja a pecsét helyére – egyetlen kérdés nélkül. Ám ekkor meglátta, hogy az előző engedélyt a gyerek körzeti orvosa





adta. (Aki mellesleg a születése óta ismeri a gyereket: hamarabb megmondja, mikor volt bárányhimlője vagy bármilyen más egészségügyi gondja, mint a szülőapja vagy anyja.) Felháborodott hangon közölte velünk, hogy neki most hivatalból ezt a könyvet be kell vonnia, bennünket és a gyerek orvosát jelentenie a felsőbb hatóságnak, mivel ez szabálytalan! Volt néhány sokkoló marhaság az életemben, de talán ez volt az egyik díjnyertes...

No tehát, ha idén indulni akartunk volna a Kékszalagon, ugyanezt a tortúrát kellene végigcsinálni. Természetesen mind a hatunknak, akik szeretnének nevezni! (Persze hallottam más lehetőséget is: zugsportorvos zugpecsétje, 15 000 forintért...) Értem,



FOTÓ: Leiner András

hogy a magyar sportorvosokat is Magyarországon kell tartani, de bizonyos az, hogy ez a legjobb út? Talán néhány tragédia megelőzhető lett volna, ha az az orvos ad

van öreg vitorlázó barátunknak, aki mindezt csak azt mondta: „Á, ez már nem ugyanaz!”

Rosalie team, Hámori Mick Rita



FOTÓ: Leiner András

VITORLÁZÁS A BÜROKRÁCIA TENGERÉN

Kékszalag hivatal

Tudjuk, hogy a Kékszalag a magyar vitorlázás legnagyobb ünnepe, az ESEMÉNY, amire készülni kell egész évben, és amiről beszélni lehet évekig. Nincs két egyforma: ha a külső körülmények nyomait keressük, csak a közelmúltban ott a kiszives, a szúnyogos, a viharos, a szélcsendes, az elkalkulált, most a csütörtökös, kinek mi jut az eszébe... Két dolog van, amire számítani lehet: az indulók nagy számára és a hivatal önsorsrontó igyekezetére, hogy tompítson az indulni szándékozók lelkesedésén.

A mikor több ezer ember időt-fáradtságot, nem kevés anyagi áldozatot vállalva elindul, hogy egy adott időpillanatban elrajtoljon és megkerülje a tavat, abban hihetetlen erő, kicsit fellengzősebben: alkotó potenciál rejlik. Ahhoz, hogy a kitűzött célt sikerrel és biztonságosan legyőzhessék, kell egy szervezet, amelyik megteremti a feltételeket. A feladat nagyon bonyolult. Nem elég bójákat telepíteni és körbeengedni a mezőnyt, de gondoskodni kell megfelelő, szakmailag felkészült rendezőkről, motorosokról, a szabályok betartásán őrködőkről, a versenyzők biztonságáról, a kommunikációról és még ki tudja mi mindenről, hogy az esemény jó híre megmaradjon, és még finanszírozható is legyen a résztvevők legnagyobb meglepedtségére. Ráadásul mindezt be kell illeszteni egy olyan magasabb szintű sza-

bályozási környezetbe, amely keservesen megnehezíti a projekt megvalósíthatóságát.

Hálás feladat a hivatal packázásairól írni, mert mindenkinek van véleménye, keserű tapasztalata. Mi jobbító szándékkal azokat a jelenségeket foglalnánk össze, amelyek a természeténél fogva túlterjeszkedő bürokrácia termékei.

Ha valamitől gyomoridegem van, az a nevezési procedúra. Már az előkészületek sem egyszerűek egy versenyen sosem járt, kilenc fővel induló hajó esetén.

Hajópapírok

- kell az érvényes hajólevél,
- a kötelező biztosítás,
- a rajtszám,
- a YS-szám.

A verseny miatti adminisztráció többletköltsége közel 50 000 Ft.

Kérdés: minek kell a vitorlára négyjegyű nemzeti hovatartozást is



tükröző rajtszámot ragasztani, amikor gyakorlatilag nincsenek külföldiek, ráadásul van nevezési rajtszám is?

Ha a részvételi jogosultság feltételeként elő van írva, hogy a regisztrációra 2011. június 15-ig kell jelentkezni, akkor miként adatott meg igen sok hajónak – beleértve minket is – az utólagos regisztráció lehetősége? Nem is lenne ezzel baj, ha a hivatal is figyel a részletekre, és a későbbi jövők regisztrációját tiszta, áttekinthető keretek közé szorítja.

Emberpapírok

- Kék könyv
- Egyesületi tagság
- Szövetségi tagdíj
- nagy orvosi PECSÉT, de nem akármilyen!
- rajtengedélyes sportoló 4 db dokumentummal: befogadó nyilatko-

zat, elfogadó nyilatkozat, nagykorúsági igazolás, kiscepesítés orvosi igazolás,

– hajónként egy hajóvezetői igazolvány, amiben jó a kiscepesítés is.

Az egyszeri indulás minimális költsége: 20-50 000 Ft/fő + nevezési díj!

Kérdés: Ha a hajóvezető alkalmasságát egy kiscepesítés hitelesíti, mert az elég a jogosítványába, akkor minek neki egy nagypecsét is? Ha ő dönt, kit fogad be a saját felelősségére, mint rajtengedélyes, akkor neki miért van joga kiscepesítet elfogadni, amikor a többiektől – akik lényegesen többet fizettek – elvárja a hivatal a nagypecsétet? A szövetségi felelősségáthárítás egyszeri költsége így 20 000 Ft! Akkor nem lenne tisztább a kiscepesítéseket pénzért upgradelni, függetlenül az egészségi állapotuktól?

Azoknak a hajóknak, akiknek nem volt meg az 5 millió Ft kockázatvállalási felelősségbiztosítása, ott helyben lehetőségük nyílt egy háromnapos biztosítás megkötésére. Tehát lett két érvényes biztosításuk: egy 5Mft-os és a meglévő kisebb értékhatárú. A különbözőre nem lehetett kötni. Kíváncsi vagyok, milyen egy kettős kárrendezés...

Nevezési tortúra

Amikor az esti órára összeálltak a dokumentumok, némi büntudattal léptem be a nevezési sátorba. A leltár ugyan teljes volt, de nem tökéletes. Szép hosszú sor végén találtam magam. A fülledt sátorban nem túl élvezetes a várakozás, még akkor sem, ha kedves régi ismerősök vesznek körül. Pini sporttárs talán kivétel, mert két perc után kiállt a sorból, hogy tartuk a helyét, és mire másfél óras várakozás után megérkezett, hopp, már helyet is foglalt – természetesen előttünk. A sor nehezen haladt, mert a munkaállomások közül csak a két közvetlenül a sor előtt lévő asztalhoz lehetett odajutni, a szélső pozíciók az

ügyeskedő, tolakodó, a már itt versengő alakok kiszolgálására rendezkedhettek be. Nem akadt egyetlen hivatalsegéd sem, akit ez a probléma érdekelt volna. Pont úgy, mint amikor kirívó szabálytalanság esetén sem óv hivatalból a zsűri, még akkor sem, ha az közvetlen a szemük előtt történik. Igen, sokkal kényelmesebb, ha a sorban állók egymást cseszegetik, mint odaállítani valakit, aki felügyeli a rendet. Kedves, fáradt fiatalember fogad, de rögtön rátapintott a gyengéimre: a biztosítás kevésnek, a kiscepesítések száma soknak bizonyult. Időközben a szomszédból elkértek tőlünk egy embert, hogy ott papíron meglegyen a létszám, hiszen nálunk vannak elegenden... Csak néztem magam elé, de mivel ez láthatóan tetszett a hivatalnokoknak, bólintottam. Aztán persze az eredménylistán az ártírt ember két helyen is szerepelt, viszont a mi csapatunkból eltűnt egy jogtisztá harcos. A legtöbb hajón, ha a kiscepesítés miatt adódott, akkor azokat egyszerűen le-



vették a listáról és áttették a nem fizető, de résztvevő kategóriába. Nálunk négy hibás könyvet találtak – köztük az enyémet –, és kedvesen felajánlották, hogy a közelben ügyködő sportorvos némi ellenszolgáltatás fejében sokkal egészségesebbnek fog találni, mint a körzeti orvosom. Miután nagyon határozottan kifejtettem, hogy nem véletlenül nincs nagypecsétem, mert én jobban bízom az engem kezelő, gyógyszerimeket felíró körzeti orvosban, mint egy hivatalos pecsétet szorongató pénzéhes sarlatánban (mert aki ki meri mondani lényegi ismeretek nélkül valakinek az alkalmasságát, az szerintem nem orvos), a kedves hivatalnok megkönyörült és továbbengedett.

Szépen felszerszámoztak, szinte mindent megkaptunk, ami jár – kivéve két apróságot.

A legénység minden tagja bediktálta a méretét, hogy a szokásos kékszalagos trikók jól mutassanak szépen kidolgozott testünkön. Átdadtam a listát, és kaptam 8 db XXL-es pólót. Azt hittem, tréfálnak, de nem. A 7200 Ft-os nevezési díjba nem fért be egy „bocsi, kicsit későn jöttetek, kifogytunk, de postán elküldjük a pótlást”. Azon túl, hogy a létező legsilányabb minőségű cucc felülnyomva sem kerülhetett többé 500 forintnál, még mi szégyellhattük magunkat, hogy nem voltunk testazonosak a ránk szánt trikókkal.

A másik bajunk az újságunkat ért „baleset”. A Porthole-t nem nevezhetjük a Vitorlás Szövetséget hűen szolgáló lakájmédiának, de soha nem éreztették velünk, hogy rendszeresen kritikus hangvételünk sértené érdekeiket. Mégis furcsának találtuk, hogy a nevezési csomagok mindegyikébe – megállapodásunk ellenére – bizony nem jutott újság. Elkövettem azt a hibát, hogy megpróbáltam felderíteni, mi történt, hiszen legalább 200 darabban több lapot szállítottunk le, mint amennyi hajó a helyszínen nevezett. Kár volt bolygatnom. Egy Kerekes Kázmér nevű, rendkívül sértett főhivatalnok megoldotta a problémát. Közölte, hogy rosszul emlékszem: valójában fele annyi lapot szállítottam le, mint amennyit átvettek tőlem... vagy mi... és elhajtott, mint a füstöt! Én kérek tehát bocsánatot, elsősorban azoktól, akiknek nem jutott. Gon-

dolom, aki nem kapott, annak a szövi a trikópótlással együtt biztosan kiküldi a hiányzó lapot. Vagy nem.

Trükkök, simlik, mutyik

Úgy látszik, ott, ahol hülyék a szabályok, felerősödik a civil ellenállás, és a bűntudat legcsekélyebb jelét sem mutatva vágják át a hivatalt. Néhány ízelítőül:

Akinek mindez túl kacifántos, és baromira nem érdekli ez az esélyteleneket lenyúló, szolgáltatásához mérten igencsak drága játék, az egyszerűen elindul versenyen kívül, és ugyanazt az élményt kapja a Balatontól, mint a jogkövetők. A világ legdrágább XXL-es trikója, maratoni díjkiosztó és ingyenes parti etetősz multság nélkül. Van, aki pedig csak simán kidekázza a minimális létszámot, a többi meg beül, és jól van...

A sportorvosi pecsételős a legvidámabb játék, a kreativitás itt határtalan. A leggyengébb trükk a hamis bélyegző gyártása, ez azoknak való, akik Tajvanból hozzátják az aranyszínű Rolexet. A kispecsétes rábeszélős a legszimpatikusabb, mert feltételez némi intellektuális municiót, ha sikerül legyőzni vele a hivatalnokot. De a legeslegjobb, kreatív fődíjaz az a csapat, akik megszerették a tuti pecsétet, majd a két fűzőkapcsot kinyitva kiemelték az obligát oldalt és némi sörért befűzték bárkinek a könyvébe. Ez igen, nálam ez nyert!

Gerő András



FOTÓ: Leiner András



Az **első helyezett** fotó (369 like). A kép beküldője **Bodnár Balázs**, nyerevénye egy Fujitsu Q550-es tablet.

Kékszalog fotópályázat: a nyertesek

A Porthole és a BCSS közös játékának helyezettjei

Az első tíz legnépszerűbb kép beküldőit pedig egy Porthole Klubkártyával ajándékozunk meg. Íme a lista a 4. helyezettől: Dr. Horváth Piroska, „bturcsan”, „Eliz”, Eppel Péter, Stohl Viktória, Barabás Évi és Csuday Gábor. A díjak átadásáról hamarosan beszámolunk. Gratulálunk a győzteseknek és köszönjük mindenkinek, aki velünk játszott!



A **második helyezett** fotó (336 like). A kép beküldője **Király Zsolt**, nyerevénye egy fotótanfolyam.



A **harmadik helyezett** fotó (170 like).

A kép beküldője **Óry Beáta**, nyerevénye egy digitális fényképezőgép

A KÉKPÁNTLIKA IDEI GYŐZTESE KEREKES ZSOMBOR ÉS RÁCZ DORKA

4. Kékpántlika Audi Kupa

Negyedik alkalommal rendezték meg a Kékszalagot megelőző napon a Kékpántlika vitorlásversenyt az ifjúsági hajóosztályok számára, hogy fiataljaink is ízelítőt kapjanak a túravitorlázás élményéből.



Idén a korábbi évekhez képest népeesebb mezőny gyűlt össze július 13-án. Öt hajóosztály 113 hajója állt rajthoz remek vitorlázóidőben, ragyogó napsütésben, kellemes keleties szélben, hogy megmérkőzhessen a legjobbaknak járó díjakért, kupákért – és persze a Kékszalag „kistestvérét” szimbolizáló Kékpántlikáért.



A balatonfüredi móló előtti rajt igazi látványossággal szolgált a turisták számára, pláne, hogy a start ezúttal nem szélel szemben történt, hanem a pálya útvonalának megfelelően és a szél irányából adódóan bőszerűben, raumban, így a kétszemélyes hajók hamar felhúzhatták látványos, színes spinnakereiket. A táv ezúttal is Balatonfüred–Öreg-Tihany–Hajógyári-öböl–Balatonfüred megtétele volt, melyet talvaly a széltelenség miatt nem is sikerült teljesítenie a társaságnak, s a rendezőségnek a Hajógyári-öbölnél be kellett futtatnia a mezőnyt. A talvalyi negatív emlékek miatt mindenki lelkesen fogadta a kellemes és megfelelő erejű szelet, ám az égiek az idén is megnehezítették fiataljaink dolgát. A táv megtétele ezúttal sem

ment zökkenőmentesen, ugyanis – bár az első szakasz gyorsan, remek szélben lezajlott, – Tihanyhoz érve a szél először megfogyatkozott, majd teljesen leállt, így egy darabig csak lomha csigaként mozogtak a hajók. Az első pályajelét a THE női 420-as csapata, Sándor Anna és Rutai Lili kerültek elsőként, akiket szorosán követett klubtársuk, Grams Dominik és Weidinger György. Laser Radialban a BYC versenyzője, Bathó Péter teljesítette leggyorsabban az első szakaszt, aki több 420-ast megelőzve az abszolút 6. helyen ért az első pályajelhez. A szél ereje ekkor teljesen elfogyott, kettéosztva ezzel a mezőnyt, amire a néhány perces várakozást követően érkező délies breeze is rásegített, így az élboly tete-

mes előnyre tett szert. A túra második felében azonban már ismét megfelelő erősségű szélben tudtak vitorlázni a fiatalok, s csatározhattak egymással a végső helyezések megszerzéséért. Nagy küzdelem folyt az élen az abszolút győzelemért, s az ezzel járó Kékpántlikáért a tihanyi 420-as párosok között, végül egy jól elkapott szélfordulónak köszönhetően Kerekes Zsombor és Rácz Dorka szelte át elsőként a célvonalat 1 óra 7 perc vitorlázást követően Grams Dominik és Weidinger György, valamint Bagyó Áron és Munka Márton előtt. A Laser Radial osztály győzelmét Bathó Péter, a Laser 4.7-ét pedig Szabó Balázs szerezte meg, mindketten végig hajóosztályuk mezőnyének élen vitorlázva. Cadetban



Borsos Gergő és Horváth Balázs magabiztos előnye a korábban már említett délies szél érkezésének köszönhetően igencsak megcsappant, ám a szélfordulót időben észrevéve még meg tudták tartani helyezésüket, noha előnyük nem maradt oly tetemes a befutóra, ám a győzelem így is édes volt. Az ezüstérmet Polgár Lukács és Kanyicska Márk, míg a bronzot a Simó Márton – Rácz Bence kettős vihette haza. Kevésbé járt jól a szélfordulóval az optimistések éllovasa, Gyapjas Zsombor, akinek nem sikerült megtartania vezető helyét, s a győzelmet a Kereked ifjú vitorlázója, Huber Péter Lél szerezte meg Lászlóffy Levente és Tóth Márton előtt.

Eszes Bernadett Fotó: **Leiner András**

A KÁROK SZÁMOKBAN

Kékszalag: a mentési helyzet

A 43. Kékszalag 589 indulójából végül csak 339-en érték el a füredi célt. A csütörtöki viharban mintegy 150 esetben olyan problémával kellett a hajósoknak szembenéznük, amely külső segítséget igényelt. A rendkívül rossz éjszakai körülmények között végrehajtott mentés során a Vízirendészet és a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálatának csapata közös munkával mentette az embereket és a hajókat. Az összesített



FOTÓ: Vissy László



FOTÓ: Leiner Anna

adatok szerint 350 főt mentettek ki a sérült hajókról. Ezek részben horgonyon állva vagy elsüllyedve, sokan közülük törött árboccal jelenleg is a Balatonban vannak, egy részüket a legközelebbi kikötőbe vontatták.

Csak a Vízimentők Magyarországi Szakszolgálat 68 hajóról 233 főt mentett ki. A munka során egy vízimentő is megsérült, szerencsére „csak” könnyebben. A mentés közben komoly anyagi károkat szenvedtek az eszközök is. Egy mentőhajó motorja totálkáros lett, de a Rupert sürgősségi mentőhajóban is keletkeztek károk. A VMSZ diszpécserszolgálat 10 hajó munkáját koordinálta: a hét saját egység mellett a keszthelyi vízimentők egy hajója és két – önkéntes, együttműködő – vitorlássegységi hajó vett részt a mentési munkákban.

A Vízirendészet tájékoztatása szerint összesen több mint 35 gép volt szolgálatban – az eszközmentés pedig még napokig tartott. A hivatalos adatok szerint a csütörtöki viharban a legnagyobb szélerősséget Máriafürdőnél mérték fél tíz magasságában: ekkor 79 km/órát jeleztek a műszerek – az átlag 50-60 km/óra volt.



FOTÓ: Ósenta Gábor

Sötétkékszalag – avagy így álltunk ki

Nagy várakozásokkal néziünk a Kékszalag elé. A 2010-es Szalagot is szerettük, de azért 39 óra az sok. Hárommillió szúnyog/négyzetméter pedig még annál is több. A nevezéssel minden rendben volt. Igaz, a csapat mind az öt tagját nagypecsétes kékkönyves ember alkotta, a nevezést pedig már hétfőn elintézte a kapitány, így még L-es pólót is kaptunk a későbbi XXXXL-esek helyett.

Annyira vártuk a Szalagot, hogy a rajtra bő másfél órával korábban odaértünk Földvállról. Így aztán jó ötletnek tűnt kikötni Öreg-Tihanyban, inni egy KV-t, bekötni a hármas reffet és még egyszer egy rendes toalettet használni. A szerelgetést odáig fokoztuk, hogy végül kb. 5 perccel lekéstük a rajtot... A vonal déli oldaláról indultunk, előtünk cikázott a Princesa és a Lisa is. A rajt után mi mégis

úgy éreztük, hogy fentről jobban jártunk volna. Bő félórás örömvitorlázás után leállt a szél. A helyzet kísértetiesen kezdett a tavalyihoz hasonlítani. 38 fok, szélcsend, álló hajótenger. Ugyanakkor a kis szél kedvez a Solarisnak, és kis frissülésekben szépen feljöttünk a mezőnybe. Valamikor 3 óra környékén vettük a kenesei bóját, ahol persze jól összetömörültek az alig mozgó hajók. Siófok előtt aztán



egyszer csak megjött a várva várt délies keleti. Spi fel, és hajrá. A siófoki kapunál kicsit megzavarta a kedélyeket egy odatévedt versenyen kívüli soling, aki felé felváltva érkeztek az átkok a rendezőhajóról és a versenyzőktől, de valahogy mégsem tudott úrrá lenni a helyzeten. Végül ezt az akadályt is vettük, és megcéloztuk a csövet. Itt jegyzem meg, hogy már akkor három hajó futott rá a homokra Szántód előtt, pedig világos volt, és kényelmes 3-as szél fújt. Este 6 óra környékén már a nyugati medencében voltunk, és mivel hallottuk a híreket az északnyugati frontról, ezért eleve felhúztunk az északi oldalra. Itt már másodfokú volt, de akinek ez nem volt elég, annak a rendezői motoros külön is felhívta a figyelmét arra, hogy a mentőmellény használata kötelező. A szürkeség egyre csak nőtt nyugat felől, de előttünk is és mögöttünk is mindenki hátszélvitorlával haladt, így mi is robogtunk tovább. Ábrahámhegy előtt jártunk este 8 után, amikor kezdett csendesedni a keleti. Ez rossz jel. Nem sokat gondoltunk. Spi egyből le, genoa ki. Mellettünk egy Bavaria jó nagy gennakerrel haladt, és ezt fenn is hagyta. Még viccelődünk is, hogy majd akkor jön meg a front, ha elrepül a vitorlájuk. Nem kellett sokáig várni, kb. két perc múlva északra fordult a szél, és további két percen belül az addigi hármast jó hatásra erősödött. A gennaker annak rendje és módja szerint leszakadt a szomszéd hajóról, mi pedig megindultunk. Ekkorra előttünk az egész látóhatár egy szürke masszává változott, amiben csak a mindenfelé látható villámok világítottak. 2-es reff, 50 százalékosan betekert genoa. 9 óra körül a teljes sötétéddel együtt Badacsony előtt ért minket a front betörése. A 3-as reffre nem volt szükség, a grószty egyből levettük, bár akkor ez a művelet már nem volt teljesen veszélytelen. A szél pillanatok alatt 7-es, 8-asra erősödött és mindenáron le akart minket sodorni a fedélzetről. A szerelés után egy zsebkendőnyi orrvitorlával 10-11 km/órás (6-7 csomós) sebességgel haladtunk, és próbáltuk a luvaló hajót irányban tartani.

Sajnos nem vettünk időben viharuhát, így váltva mentünk be a kajütbe átöltözni, de minden ilyen műveletnél 2-3 liter víz is beömlött, hiszen a hajó oldalának csapódó hullámok párafelhőként és vízfűg-

gönyként folytatták útjukat a hajó felett. Sajnos a Solaris elég alacsony építésű hajó, minden oldalról kaptuk a vizet. Badacsony alá érve kicsit rendeztük a sorainkat. Elvicceltünk rajta, hogy milyen jó lenne szalagozás helyett egy jót vacsorázni Badacsonyban, már csak azért is, mert több hajó nyílegyenesen bement a kikötőbe, keresztezve utunkat. De minket nem ilyen fából faragtak, irány tovább. Badacsony alól kiérve, a Szigligeti-öbölben aztán megint bedudált, és Szigligetet elhagyva kezelhetetlenre erősödött a szél. Láttuk, hogy ezt nem fogjuk bírni, hiszen nem tudunk majd felélesedni a Keszthelyi-öbölben, ha pedig lesodor minket a szél a déli partra, akkor abból baj lesz. Gyors mérlegelés. Györökön nincs kikötő, csak egy móló, nem nyújt védelmet. Szigligethez túl élesen kellene menni, de talán Badacsony... Igaz, addigra majdnem Györök előtt voltunk, és Badacsony



elég messzinek tűnt. Sikerült átfordítani a hajót, de Badacsonyig sem tudtunk felélesedni... megintcsak a déli part felé kezdett sodródni a Sirály. Gyors visszaperdülés, és utolsó lehetőségként irány Györök. A mólóhoz közeledve láttuk, hogy már telt ház van. A szél alatti oldalon végig állnak a hajók, de horgonyon is akadnak várakozók. Feldobtuk a hajó orrát, és kidobtuk a kötelet, amit a segítőkész versenytársak el is kaptak. Így a móló végére tudtunk kötni. Épp a hajót kötözgettük, amikor egy motoros behúzza a Fétist (Európa 30-as) törött árboccal, és horgonyra tette a móló mellett. A tavon pedig sorra cikáztak a motorosok hatalmas reflektorokkal, emberek után kutatva. Egymás után érkeztek a további hajók, cafatokra szakadt vitorlával. Itt kezdtük megérteni, hogy mekkora is a baj. A szerencsésebbek még saját erőből tudtak beevickélni, és elkaptuk a kötelüket. A kevésbé szerencséseket már motoros húzta. Azok jártak a legrosszabbul, akiknek ott kellett hagyniuk a hajójukat valahol a tó közepén.

Mivel a jó méteres hullámok megállíthatatlanul lóbálták a hajót, egymást váltva egész éjjel a lábunkkal tartottuk távol a mólótól. Ez volt a mélypont. Nem elég, hogy fel kellett adnunk a versenyt, teljesen átfagyunk, elfáradtunk, de a kikötés után sem dőlhattunk hátra. Ugyanakkor elnézve a többi hajót, szerencsésnek mondhattuk magunkat. Önszántunkból jöttünk ki. Nem tört, nem szakadt semmi. És nem is

sérültünk meg. Az éjszakát mindenki ott töltötte, ahol tudta. A hajó kikötő jegypénztárának padlóján, padon végigfeküdve, vagy a fűben. Amikor feljött a nap, a horgonyra kitett hajókat is odahúztuk a mólóhoz, és a Sirályt is beljebb tudtuk kötni. Ekkor még bőven 60 km/h fölötti szél fújt, 70 körüli lökésekkel. A mi hajónknak ez krajcban sok. Márpedig Földvárra kellene visszaérni. A többi hajó legénysége is felébredt, így elkezdtük megbeszélni a történéseket. A Fétis már visszafele jött egy kis fockkal, amikor egyszer csak meggörbült, és összedőlt az árboc egy pöffben. Szerencse, hogy nem a hajóra esett, hanem mellé. Egyből horgonyt dobtak, és hívták a vízimentőket. Amíg vártak rájuk, addig fel tudták húzni a hajó alól a fedélzetre a törött rigget és a vitorlákat. A fél órán belül megérkező segítség pedig behúzta őket Győrökre. A Johanna nevű klasszikus E30-as cirkáló még Keszthely felé tartott, amikor elszakadtak a vitorláik, és segédvitorlázattal kellett feljönniük Győrökre, ahol az épp ott tevékenykedő motoros őket is behúzta a horgonyzóhelyig. A Hannibál nevű 22-es szakadt fokkal és szél alatti oldalon már szakadt oldalmerévitővel érkezett. Ha fordulnak, az ő árbocuk sem marad egyben. A mellettünk lévő Sebaj (Elliott 770) valamivel előttünk járt, így a frontot épp Szigliget után kapták meg. Egyből látták, hogy a könnyű kis hajóval itt véget ért az idei Kékszalag, és bejöttek Győrökre. Délelőtt még vártuk, hogy gyengüljön a szél, miközben a bahartos jegykezelő hölgy egy-két erőtlen próbálkozást tett, miszerint el kellene vinnünk a hajókat, hogy ki tudjon kötni a sétahajó. A hölgynek elmagyaráztuk, hogy az itt látható vitorlások 60 százaléka alkalmatlan a vízi közlekedésre, de a maradék 40 százaléknak sincs szándékában nekiindulni a 6-7-es szembeszélnek. Ebbe a hölgy

látszólag beletörődött és többet nem próbált minket kitessekelni. Ahogy feléledt a város, úgy váltunk látványossággá. A mólót elöntötték a turisták, akik folyamatosan fényképeztek, és érdeklődtek az eseményekről. Az MTI riportere is járt itt, fényképét le is hozta a legtöbb sajtóorgánium. Így vált az eddig méltatlanul kevésbé híres győri betonmóló a 2011-es Kékszalag jelképévé.

Tanulságok? Ilyen helyzetben minden döntésnek nagy súlya van. Ha nem húzunk fel az északi partra, vélhetően a maráson kötünk ki. Ha nem vesszük le a spinnakert, a miénk is szétszakad. Ha nem vesszük le egyből az egész grószot, talán lefekszik a hajó. Ha időben felvesszük a viharuhákat, nem fagyunk halálra. Ha hallgatunk a józan észre, amikor Badacsony előtt látjuk a körben villámoló szürke frontbetörést és kikötünk, nem kell végigküzdenünk egy éjszakát a móló végén üldögélve a viharos szélben.

Mindent összevetve őszinte elismerésünk azoknak, akik végigcsinálták. Sajnos a Sirálynak ez a szél több volt, mint amit meg lehet vele vitorlázni. De ez a szél bármilyen hajón több, mint ami „normálisan” kezelhető.

Nagy csodálattal néztük a mentőmotorosokat, akik a hatalmas szél és hullámok ellenére egész éjszaka mentették az embereket és a hajókat. A jól szervezett mentést mi sem bizonyítja a jobban, mint hogy senki nem tűnt el és senki nem sérült meg komolyabban. Nagy élmény volt, de ha választani kell, talán inkább a szűnyogok :)

Jövőre újra Kékszalag! Talán végre „normális” körülmények között...

A Sirály kapitánya: Szabó Csaba, a csapat tagjai: Kovács Éva, Szabó Attila, Turcsán Botond, Szutor Ferenc (a cikk szerzője)

Keserédes Kékszalagunk története

AVAGY SZABÁLYTALANKODJ, ÉS LEGYÉL DOBOGÓS A VITORLÁZÁS ÜNNEPÉN...

Talán még sosem voltunk ennyire egységes csapat, jókat húztunk, bírtuk a szelet, kitartóak voltunk és a befutó után titkon örültünk az osztályban elért bronzérmünknek – sajnos, hiába. Nem mi vagyunk az egyetlenek, akik bízva a zsűriben és a korrekt, hozzáértő szervezésben, megérdemelt elismerésükről sajnos lemaradtak.

Szerda esti készülődés, a kutya itatója, fazekak, ágyneműk, fenékdesszák, stb. kipakolva a hajóból, indulásra készen vagyunk. Egy-két fröccs mellett próbáljuk kitalálni, mi legyen a stratégia, Kenese felé közeget vagy partot húzzunk? A döntés: majd meglátjuk holnap...

Rajt után inkább délit húztunk (nagy voltál, Szaki), mindenki áll az északi part alatt, mi csak haladunk és haladunk, majd az első tízben fordulunk

Kenesénél, amit az ismerősök nagy ovációval fogadnak (vitorlásversenyen nem volt még ilyenben részem, nagy élmény volt hallani a buzdítást: HAJRÁ, TAXI!!). Badacsonyig nem volt olyan vitorla a hajón, amit ne húztunk volna fel, de leginkább a reacher vált be – Szigligetnél aztán már az is soknak bizonyult, megkaptuk az öbölből örülten dübörgő szelet. Beérve a Keszthelyi-öbölbe, mintha elvágták volna, behúztuk a kéziféket.





Az osztályból hárman szinte egy magasságban várjuk a szelet: hol mi, hol a többiek kapnak egy-egy kis erősödést, de szép lassan mindenki elért a csücsökbe, és megkezdtek a fordulókat.

„Srácok, ezek nem vették a hajót, és ők sem, meg ők sem!” Vagy öt hajó előttünk nem vette a Pörge motorost, csak a bóját. Mindkét versenytársunk előttünk volt, egyik sem vette a bóját (a hajók legyenek A és C), pedig a Pörgéről még dudáltak is nekik. Mi szabályosan a motorost és a bóját is kerülve fordulunk Keszthelynél, majd egyik versenytársunk (C) megfordul és visszamegy, hogy szabályosan vegye a pályajeleket (A-nak eszébe sem volt visszafordulni).

Ezután kezdődött az örület: egyszer refelve, egyszer teli taklival repesztünk vissza Tihanynak, a szelet jól bírta a technika is, mi is. A cső előtt szélcsend, majd utána ismét rohanás a célba, ahova közel fél perces lemaradással C mögött értünk.

Az előzetes eredményeket nézegettük: C és A mindketten előttünk ért célba. Az meg hogy lehet, hogy A, aki nem megfelelően vette a pályajeleket Keszthelynél, szerepel az eredménylistában?! Jól emlékszünk az egyik idei versenyre, ahol ilyen hibáért érvénytelenítették a hibázó hajók futamát. Mikor A még szombat reggel is szerepelt a listában, átmentünk Füredre, és írásban

bejelentettük, hogy A nem vette megfelelően a keszthelyi fordulót, és mivel ezt a Pörge motorosról is látták (sőt jeleztek is nekik), kérjük, a zsűri vizsgálja ki az eseményt.

Délben kijött a végleges eredmény, amiben A az osztály második helyezetteként szerepelt. Az eredmény láttán nem hittünk a szemünknek, nem akartuk elhinni, hogy egy ilyen rangos versenyen ez megtörténhet...

Kicsit lehiggadva a következő kérdések merülnek fel bennem:

– Miért bízunk a zsűriben, miért nem óvtunk mi a keszthelyi bójánál?

– Vajon milyen emberek ülnek a Kékszalagot és a pályajeleket megfigyelő motorosokban (látnak ők és tudnak írni)?

– Ha egy pályabíró dudál a hibázó hajónak, aki azt semmibe veszi, miért nem szerepel ez a tény a jegyzőkönyvben?

– Hogy lehet az, hogy a zsűrinek az általunk bejelentett eseményre semmi reakciója nem volt, a vizsgálat eredményéről a mai napig visszajelzést nem kaptunk?

– Hogy lehet az, hogy egy szabálytalankodó hajó dobogóra áll-

hat a Kékszalagon?

– Hogy lehet az, hogy hirdetésviselésért kizárnak hajókat, bója nem vételéért pedig nem?

Nagyon örültünk volna, ha dobogóra állhatunk, szerintem ez a csapat összes tagjának sokat jelentett volna. Ehelyett egyik barátunk úgy döntött, hogy az események után szögbe akasztja kék könyvét és nem hajlandó több MVSZ versenyen indulni.

Öröm az örömben, hogy ilyen jól még nem szerepeltünk Kékszalagon: a 30. közeli helynek is nagyon kell örülni! Ráadásul az egyen XXXXL-es póló (kellott nekünk szerda délután nevezni) is mindenkinek rendkívül jól áll, még a kutyának is, akinek itatója a verseny után a fenékeszakkal együtt visszakerült az öt megillető helyre :)

Tóth Krisztián



BALATONGYÖRÖK, VÉGÁLLOMÁS

A verseny az E-2 Johanna fedélzetéről

Szerda délután megérkezett a csapat minden tagja, és gyors manővertréningre mentünk az Alsóörs előtti vízterületen. 6 körül már egész kellemes 3 Bf DK-i szél fújt. Jót vitorláztunk.

Gyors hajóelpakolás után autóval mentünk Balatonfüredre nevezni. Azt gondoltam, hogy mivel a Vihar-rendszeren előneveztem, minden gyorsan és gördülékenyen fog menni. Hát tévedtem... Az előre kinyomtatott nevezési lapom nem ért semmit, mert ahhoz, hogy rövid sorban állás után fizetni tudjak, hiányzott egy igazoló aláírás. Kerestem egy másik sort. Persze azt megtalálni, hogy melyik az, ahová előnevezéssel lehet menni, nem volt egyszerű, hiszen a feliratokat szinte az asztalok alatt helyezték el A4 méretben, ahol az a sorban állóktól szinte alig volt látható. Amint sorra kerültem, az asztal túlsó felén ülő hölgynek (aki kedvesen tette a dolgát) odaadtam a Vihar-rendszerből kinyomtatott nevezési lapot. Ezt ő megnézte, nyomogattatott valamit a számítógépén, majd kinyomtatta ugyanazt és aláírta (gazdag ország vagyunk...). Ezzel már mehettem fizetni – illetve újból (immár harmadszor) sorban állni, hogy majd fizethessek. Itt már

mert valahogy a Fehér Szalagon jól vizsgázott bójalista megint csak nincs sehol...).

Siófoktól hosszú és békés spinnakerezéssel jutottunk el a szélváltóig. A cső után a tömegtől és az ideális iránytól kicsit északabbra húzódtunk, így az északi szél valahol Révfülöp környékén ért bennünket, az északi parthoz eső harmadban. Szerencsére a raumos menetben a spi alatt lecseréltük a génuát focokra – de sajnos nem a viharfocokra. 20 percnyi jó tempóban történő vitorlázás után a nagyvitorla reffeléséhez készülődtünk, de végül leszedtük teljesen és felkötöttük a baumra (szegény vitorla olyan gyűrött lett, mint amit a kutyák szájából téptek ki). Egy fockkal érkezünk a Szigligeti-öbölbe. A kikötő magasságáig még bírtuk, de utána sok volt a kb. 10 m²-nyi vitorla. Éjjel a nagy hullámban nem mertük megkísérelni a viharfocokra történő cserét, így aztán betekertük. Kétemberes volt, de szerencsére a reffkötél véget-



FOTÓ: Leiner András



FOTÓ: Leiner András

nem bíztam a véletlenre a dolgot, megkérdeztem, hogy merre tovább. Kedvesen megmutatták a minden eddiginél hosszabb sor végét, hogy oda álljak be nyugodtan, ott osztják a rajtszámot és a nevezési csomagot. Mély levegő, és újabb 20-25 percnyi sor. A 471-es rajtszámot kaptuk, és 4 db XXL méretű pólót. Na, nem azért, mert ezt kértük, hanem mert már nem volt más méret. Reméljük, hogy az apró termetűek az elején neveztek... Ez a kis tortúra összességében közel egy órát tett ki. Viharos előnevezéssel. Mi lett volna, ha rajtengedélyes versenyzőt is viszünk magunkkal?!

Másnap aztán jó szélben már 8 után egy kicsivel kiértünk a rajtterületre. A déli oldalt választottuk, s a kenesei bójánál derült ki, hogy ez nagyon jó döntés volt. Illusztris társaságban kb. a mezőny első harmadában fordultunk Siófok felé (bár pontosan persze nem tudni,

lenizése bírta. Jó fél óráig próbálkoztunk egy szál árboccal, de azt láttam, hogy a szigligeti kikötőt csak nem akarjuk magunk mögött hagyni, ellenben a hullámban egyre csak nőtt, és mintha távolodtunk volna az északi parttól. Ekkor jobb híján a viharfoc alját lekötöttem a baum tövéhez és a nagyvitorla felhúzójával, amennyire bírtam, felhúztam. Maradt így is benne egy nagy ív, de legalább lett egy kis sebességünk. Ezalatt egy mentőmotoros jött a közelünkben és figyelte, hogy van-e szükségünk segítségre. Jó volt megtapasztalni, hogy van kire kire számítanunk, ha romlana a helyzet. Közben a szél a feltekert foc tetejét kibontotta, és hosszas rángatás után cefatokra tépte. Ekkor már nem voltunk messze Győrök kikötőjétől. Az öbölben hihetetlen hullámban volt részünk. A Johanna nem a nagy freibordjáról híres (55-60 cm), így volt olyan, hogy a hullám átsapott a cockpit fölött, 50-60 liter vizet zúdítva ránk meg a hajó belsejébe. A

következő pillanatban pedig alulról jött ugyanez. A két 12V-os szivattyú mellett előkerült a vödör is... Ahhoz, hogy a győriki móló mögötti viszonylag védett vízre érjünk, az utolsó pár száz méteren meg kellett ejteni a hajót. Ráengedtünk a viharvitorlára, és a szakadt focok brutális kerepelése mellett őrlt rohanásba kezdtünk (a hajón sem szél, sem sebességmérő nincs, de ha nem mentünk 10 csomót, akkor egyet sem). Sikerült a kikötő sarkát úgy megközelíteni, hogy a korábban kikötött hajók egyikéről átdobott kötelet elkapjuk. A viharvitorlát leszerelve fellélegeztünk, hogy már biztos helyen vagyunk. A kajútban a vízszint 5 cm-rel volt az ágyak alatt. Ekkor vettük észre, hogy egy mentőmotoros éppen a Fétist húzta be törött árboccal. Mi jól megúsztuk... Most nem volt igaz Bánhidi Zoli (Bestia) mondása, amely szerint „a Johanna bilgéjébe sok víz fér, csak nem megy bele”.

A móló már nagyon teltházias volt, így a motoros kicsit távolabb húzott minket és ott horgonyra álltunk. A bilgében lévő vizet hamar kiszivattyúztuk, de sajnos a nagy szél és a hullámozgás annyira megmozgatta a hajót, hogy valahol igen jelentős vízmennyiség folyt be a palánkok között. Az automata szivattyúnk felmondta a szolgálatot, így az éjszaka hátralévő részében a kézit kellett 20 percnként kapcsolgatnom. Szerencsére a horgonyunk jól tartott (igaz, a kis horgonyt egy karabinerrel ráakasztottam a nagy kötelére, hogy ne rángasson annyira, és hogy a hajó ne tudja kiemelni a nagyot).

Hajnali 5 óra körül hívtam a versenyirodát, hogy bejelentsem a verseny feladását. A diszpécser kedvesen érdeklődött, hogy jól vagyunk-e és nincs-e szükségünk valamilyen segítségre. Jólesett



a figyelmessége. Reggel aztán, szivattyújavítás után ami kötelünk csak volt, összekötöttük és kiúsztam a mólóra, hogy oda tudjuk húzni magunkat a Fétis mellé. Az Öreg Hölgyet megdicsértük, hogy milyen jól állta a hullámokat, és bocsánatot kértünk tőle, hogy ilyen atrocitásoknak tettük ki. Talán okosabb lett volna Badacsony alatt horgonyon átvészelni az éjszakát, és reggel továbbindulva befejezhetjük volna a versenyt.

Péntek délután volt egy kis csendesedés, akkor átmentünk Badacsonyba, ahonnan aztán szombat délelőtt vitorlázunk vissza Alsóörsre.

Salacz Ákos

a Johanna kapitánya

Győztes beszámoló: Warker (Sagem) J24

Nekem az idei az ötödik Kékszalagom volt, korábban Scholtz 22-vel indultunk háromszor. Eddigi legjobb eredményünk egy harmadik hely volt, legrosszabb a tavalyi, amikor Badacsonyban visszafelé feladtuk. Idén egy J24-et béreltünk a Szalagra, amivel most mentem először versenyen, mint kormányos.

Reggel fél 8 körül kimentünk a rajtvonalra, végigvitorlázunk rajta, és közösen úgy döntöttünk a fiammal (aki a BYC versenyzője Cadet osztályban), hogy a déli feléről rajtolunk lehetőleg tiszta szélben. Jobb csapáson indultunk, és amint lehetett, délre igazítottunk. Ezután átvette a fiam a kormányt, ami így is maradt szinte végig nappal. Azt vettük észre, hogy folyamatosan pörög fel a szél Kenese felé, így türelmesen vitorlázunk balcsapáson a déli part mellett.

Innentől egytakkos lett a menet, és talán maximum fél órát tartott, amíg nem nagyon haladtunk. Az északi frissülést délen előbb kaptuk

meg, mint az addigra már jócskán lemaradó északi partiak. A kenesei bójánál 50-en belül fordultunk, osztályban másodikként. A bóját egyszerre vettük a Nemere II-vel. Siófok felé spinnakerrel haladtunk, élesebb menetben rájöttünk a J'korszakra, viszont amikor a szél hátszelesedett, ismét elléptek tőlünk. Siófokon ötvenharmadikként fordultunk, és egyre kellemesebb szélben haladtunk a cső felé.

Tihanyt elhagyva az északi partot vettük célba, az előre várható erősödő északnyugati szél miatt. A várakozásoknak eleget téve a szél meg is jött és szembefordult. Spinnakert lehúztuk és génuával folytattuk utunkat, ekkor jól éreztük magunkat, mert az első háromban

kényelmesen bent voltunk, és haladtunk is. Nem sok idő elteltével egyszer csak elkezdett erősödni a „várvá várt szél”. Génua időben le, mert ha tönkreteszem, Farky megöl. A fokkal eleinte kényelmesen vitorlázunk Badacsony tövében, majd egyre gyorsabban, olykor már 9-10 csomós sebességgel is. A Badacsony–Győrök közötti szakaszon hosszas siklatásokkal 10-11 csomóval haladtunk, és ekkor értük el maximális sebességünket is: 11,9 csomót. A fiammal felváltva kormányoztunk. Aztán amikor megláttunk, hogy az élen álló elvesztette a kormányát, megijedtem, hogy a J24 mégse bírja majd ezt a szelet. A grósz gyorsan lehúztuk (kicsit korán, mert a Kesz-



thelyi-öbölben még jól jött volna, ránk is jött a csak grószot használó Jenesis), féltünk, nehogy technikai hiba miatt ne tudjunk körbemenni. De éreztem, hogy visszafelé, kiérve a Szigligeti-öbölbe, a megerősödő szél újra kedvezni fog nekünk, és el is léptünk újra a Jenesisről, amíg ők a vitorlaleszedéssel foglalkoztak.

A Szigligeti-öbölben a feladat: minél előbb beérni Badacsony takarásába, és kímélni a hajót, hogy kibírja. A szembe jövő luvolgató hajókat minél messzebből próbáltuk elkerülni. Egyszer, amikor a legerősebb nyomás jött, ledőlt a hajó. Persze akkor pont nem volt senki kezében a focshott, de pár másodperc pánik után haladtunk tovább. Amikor Badacsonyt elértük, nem sokat gyengült a szél, de a hullámszél sokat csillapodott, és újra „lájtosan” haladtunk szigorúan 50-100 m-re a parttal párhuzamosan Révfülöp, majd fel Zánka alá. Sebességünk ezen a szakaszon kb. 6-8 csomó között lehetett. Mielőtt Zánkát elértük volna, csillapodott a szél. Úgy hittük már így is marad, ezért felhúztuk a grószot, tudván, a csőben még kisebb lesz a szél. Jó döntés volt. Sőt: a csó után még a fokot is cseréltük génuára, és haladtunk Csopak irányába. Ekkor újra bejött a rettenet, génua le, és csak grósszal irány a cél, ami nem akart közeledni. 2-3 fordulóval, nagy nehezen befutottunk. Na de hogy jutunk ki a kikötőbe? Fok a kabinban, motor elrejtve valamelyik légkamrában, génuán kapaszkodik István, le ne fújja a szél a hajóról. Grósszal próbáltunk a BYC-es Fa Nándi mólóhoz kötni, de sajnos egy kicsivel hamarabb vettük le, és a szél visszafújta minket a kikötő szájába. Ott a legszélső oszlopot tudtuk elkapni az utolsó pillanatban, mielőtt a kőrákásnak csapódunk. Majd megláttuk a Jenesiset, ahogy bejött a kikötőbe. Akkor már tudtuk, elsőkké lettünk, és nagyon örültünk. Gratulálunk a dobogósoknak és minden célba érőnek egyaránt. Sajnáljuk a haváriába keveredett hajókat.

Végül is ennyi volt a Kékszalag a mi szemszögünkben. Nagyon jó hajó ez a J24!

Varró Gábor

A csapat további tagjai: **Ifj. Varró Gábor, Varga Henrietta (első versenye), Tóth István**

A Gardazzurra útja Fonyódig

Számunkra – nem szokatlan módon – az idei Szalag is hetekkel korábban kezdődött. Mégpedig egy versenyfutással az idő ellen! Két éve június elején daruztuk ki a csupaszt testet Fűzfőn, hogy rohamtempóban elkészüljünk vele az év versenyére. Tavaly a Bankár kupán hajtottuk háromba az árbocot, nem kis feladat elé állítva lelkes csapatunkat. Hogy eme sorozat ne szakadjon meg, idén Lellén a nagyvitorlánknak adtuk meg a kegyelemdőfést egy erősszeles halzolásal. „A király új ruhája” Angliából érkezett az utolsó pillanatban. Sokat nem tudtunk vele tréningezni, még kevesebbet be- és kirefelní. Utóbbi később, a versenyen végzetes hibának bizonyult. A rajtnál, nem kockáztatva, közétről az északi part felé nyitottunk – hogy milyen jól, azt csak később észleltük. Még a nagymenők sem rohantak el csak úgy, egyszerűen. Sajnos a szél gyengülésével északon ragadtunk, és nehezen tisztáztuk ki magunkat Kenesén. Onnan viszont igazi örömvitorlázás kezdődött: fej fej mellett meccseztünk az Avattarral Siófokig, végül egy kicsit megszökött tőlünk. Érződött, hogy vitorlák terén sokkal nagyobb a repertoárja. Mi pedig a sok kicsúszott hajó visszazsedésével vigasztalódtunk...

A nyugati medencébe bliszterrel vágtáztunk be, és csak egy rövidet igazítottunk délre. Így ismét pariba kerülve siklattunk a frissülő raumos szélben kissé az Avatar felett. A markáns északnyugati Révfülöp után kaptuk meg, de kettes reffel és kis focokkal simán verettünk tovább. A Szigligetiben aztán lekerült a foc is, de az Öreglány nem lassított: félelmetes siklással csúsztunk a Capella mellé. A Keszthelyi-öbölben aztán adta önmagát: kireff, majd bereff és kezdődtek a gondok. Sajnos a grószkocsik vagy szétesetek, vagy megszorultak. Visszaérve a Szigligetibe, bedudált, amitől tartottunk. A kocsikat egy árbocra húzott csapattag kalapálta le, közben a kis foc élkötele leszakadt... nincs tovább! Nem mondhatnánk, hogy innen felgyorsultak volna a dolgok. Legfeljebb csak a két kidobott horgony ellenére is komoly tempóban szántó hajótól gyöngyözött a homlokom. Szerencsére időben jött a felmentő sereg, és kilenc körül már a fonyódi kikötőben ringatózott a Garda. Hálás köszönet segítőknek, hiszen most már tudjuk: nekik ez csak a műszak kezdete volt!

A Gardaura, Simó Béla



FOTÓ: Leiner András

REKREÁCIÓS HAJÓZÁS

Élményvadászat 470-essel

Nem jó dolog szélcsendes esőre ébredni a városban reggel fél 8-kor egész hetes, őst idéző hidegfront után. Főleg, ha négy nap Balaton-megvonás után végre elkezdődhetne az előrehozott hétvége. Az ébredés utáni melankólián valamennyit segített az előző héten készült nagyszülői sárgabaracklekvár, de a kocsiba még mindig bizonytalanokodva költöttem be a vitorlászsákok: vajon nagyon megsértődne a tó, ha kihagynék egy hétvégét?

Meg. És az nem jó dolog. Na jó, legyen. A vízhatlan mellé a biztonság kedvéért azért begyömöszölök egy könyvet, aztán menjen a matrica sms.

Tárnoknál elállt az eső. Jó dolog. Agárdnál kisütött a nap. Még jobb dolog. A tető a fejem fölül gyorsan le-, Julie London hangereje ezzel egy időben felkerült, innentől nem sokan hagytak el a pályán: fél óra múlva már a heti meggyes bureket fogyasztottam Kenesén a Katicában. Füröd kellemes széllel és napsütéssel fogadott, sajnáltam is, hogy a kikötő helyett a földhivatalt kellett becélóznom, de a tízperces sikeres ügyintézés után csendes mosolyról egyre szélesebb vigyorra váltva autóztam a tihanyi alsó úton a komp felé. Útközben még egy gyors sms-ben megosztva a Füröd előtt hajózókkal a nagyhajós OB 1. fordulójára is tökéletes időjárás keltette boldogságot.

25 fokra, 7 csomós szélre érkezni Szántódra már igazán jó dolog. Főleg, ha a vitorlástársak épp visszaérkeznek a 470-essel Tihanyból, aminek köszönhetően a hajó vízre rakásával és az árbocállítással sem kell foglalkozni. Gyors vitorlahúzás, majd egyszemélyesítés: fockshott végtelenítve, kormányhosszabbító lekötve, és már vízben is voltam. A Szántódi-öböl a zivatarfelhők közé ékelődött kora délutáni napsütésben

csak az enyém volt: a nagyhajók a Tihany-Földvár tengelyen hajóztak, a parti villasor kishajósai és szörfősei pedig pihenőnapot tartottak. A 470 szépen siklott az egyenes irányú, néha kicsit ráerősödő szélben: egy-egy kézzel fockot és groszt shottolva, hátsó lábbal a kormányt tartva, az elsőt a deck külső szélére támasztva pont ki tudtam feküdni negyedszélben. És az a perspektíva, na, az aztán tényleg az egyik legjobb dolog.

A vitorlázásban sok a tökéletes pillanat. Jó, amikor csapatsport, amiben szavak nélkül értjük egymást, vagy amikor ugyanaz a döntés érik meg bennünk, ugyanabban a pillanatban. Jó az is, amikor már túl sok a szél, de azért kint maradunk még egy körre, és az is, amikor centiket játszunk a kötelekkel, hogy a szélcsendben előrébb mozduljon a hajó. Jó tud lenni akár 15 fokban is, ahogy átcsap a víz a decken, és lehetnek jók a leálló szél 90 fokos fordulói is. Vitorlázni minden szélben, minden hajón, minden társsal új és más – sok egyéb mellett ettől is olyan jó. A napsütéses 7-10 csomóban ezen a pénteken kézzel-lábbal vitorlázva a legjobb egyedül volt, fekvé a víz felett, a vitorlákon túli kék égen úszó felhőkbe nevetve: egy újabb tökéletes óra. Hogy megint jól lehessen bírni a következő hét nem jó dolgait...

Kovács Éva

A DÖNTÉS

Sirocco vs Nemere II.

Mi magunk is már többször, mindkét érintett fél beszámolója alapján hírt adtunk az Évadnyitón történt ütközésről. Az alábbiakban az MVSZ hivatalos döntését olvashatjátok.

Magyar Vitorlás Szövetség Fellebbviteli Bizottsága

2011/1 sz. fellebbezés

Az eset ismertetése

Az óvási bizottság tényállása szerint a két hajó jobbsapáson cirkálva haladt, Sirocco 1,1/2 hajóhosszal szél alatt, kb. fél hajóhosszal előbbre, Nemere II. szél felé kissé hátrább fedésben, közelítve a parthoz, a sekélyebb víz felé. Ennek során a kettejük közötti oldalirányú távolság csökkent.

Ekkor **Sirocco** szólt, hogy „Lehet, hogy fordulnunk kell, fogy a víz!” Nemere válasza: „OK; szólj, ha fordulni kezdesz.”

Ezután kb. 14-16 mp múlva Sirocco újabb felszólítás nélkül megkezdte a fordulást. (Az időt a fellebbezés mellékleteként beküldött video alapján állapította meg a Fellebbviteli Bizottság.)

Nemere látva a fordulást, ejteni kezdte hajóját az ütközés elkerülése érdekében, de Sirocco a Nemere léoldali, laza backstégébe akadva az ütközés bekövetkezett. Ennek során a Sirocco egyik legénysége, lábával megakadályozandó a hajók sérülését, sebesülést szenvedett.

A Fellebbviteli Bizottság következtetései és az alkalmazott szabályok

1 Nemere észlelte Sirocco felszólítását, válaszolt, de nem a 20.1(b) szabálynak megfelelően reagált, mert a helyes magatartás az lett volna, hogy

- azonnal azt válaszolja, hogy „Te fordulj” amivel egy időben helyet ad S-nek a forduláshoz, vagy
- azonnal ő fordul.

Nemere egyik lehetséges reakciót sem választotta, vitorlázott tovább változatlan irányban, várva az újabb felszólításra, tehát nem a hivatkozott szabály szerint járt el és megsértette azt.

2 Sirocco egy kis idő elteltével, újabb felszólítás nélkül fordult balcsapásra, ezzel megsértve mind a 20. mind a 14. valamint a 10. szabályt. (A fellebbezésben hivatkozott, saját legénységnek szóló vezényszó nem minősülhet a 20. szabály szerinti kiáltásnak, hiszen elhangzása után azonnal fordultak, nem adva esélyt Nemerének az ütközés elkerülésére.) Az ütközés veszélye nélküli fordulás érdekében Sirocco kilobogtatással késleltethette volna a fordulást és a Nemere mögött, balcsapáson vitorlázva kerül-



FOTÓ: Ruják István



FOTÓ: Ruják István



FOTÓ: Ruják István

hette volna el az esetleges felülést. (Lásd még az ISAF 54. Case-t, melyben elmulasztott válaszadás után megkövetelt az ismételt kiáltás).

Döntés

A Fellebbviteli Bizottság megerősíti az Óvási Bizottság döntését, **Sirocco** kizárását és jóváhagyja azt.

Ezzel egy időben **Nemerét** kizárja a versenyből a fentebb idézett szabályok megsértése miatt.

Budapest, 2011.07.07.

Németh Miklós

MVSZ Fellebbviteli Bizottság

EURÓ ALAPON – HOSSZABB TÁVRA

Hajófinanszírozás

A Balaton Európa legnagyobb tava, így nem csoda, hogy a hazai hajóstársadalom évről évre bővül. A legnagyobb igény továbbra is a vitorlás hajók iránt mutatkozik, és ezt a válság sem korlátozta. A finanszírozási konstrukciókban viszont volt változás: ma elsősorban euró alapon, és azt is inkább hosszabb távon veszik igénybe az ügyfelek – derül ki a Lombard Lízing Csoport, hazánk legnagyobb hajófinanszírozója által készített piaci összefoglalásból.



Bár a válság a hajókereskedelemben is érezte hatását, a visszaesés közel sem olyan jelentős, mint a többi területen. Egy hajó – legyen szó akár motorosról, akár vitorlásról – egyértelműen luxuskiadásnak számít; a hazai értékesítési számokat tekintve messze elmaradunk szomszédainktól.

„Egy vitorlás ára ma nagyjából 4-5 millió forinttól kezdődik, ugyanakkor az ügyfelek többsége nagyjából 80-100 ezer euró között költ hajóra. Felső határ persze nincs, hiszen aki megteheti, akár 400-500

ezer euróért is vásárolhat magának vitorlást” – mondja Kozma Gábor, a Lombard Lízing Csoport hálózati igazgatója.

A Lombard tapasztalatai szerint az igazi fellendülés 1999-2000 környékén volt tapasztalható, amikor az emberek kifejezetten nagy lelkesedéssel fektettek hajóba, és a korábbi tulajdonaikat is gyakrabban cserélték, ezáltal folyamatosan nőtt a darabszám és a mérettel együtt az érték is. Az értékesítési számokat tekintve ez nagyjából évi 10 milliárd forintot jelentett, de előfordult ennél sikeresebb év is. Bár a folyamat a válság következtében lelassult, az elmúlt hónapok tapasztalatai alapján ma már elmondható, hogy éledezik a piac és a használthajó-finanszírozás mellett továbbra is az új hajót vásárló ügyfelek mozgatójává a keresletet.

Az értékesítés lassulása a vitorlás és a motoros hajók piacát egyaránt érintette, míg a nagyobb csökkenés egyértelműen a mo-

toros hajók esetében tapasztalható, ami a magasabb fenntartási költségekkel áll összefüggésben. A hajók éves fenntartása ugyanakkor nagyban függ a mérettől illetve a kikötő felszereltségétől. Egy átlagos balatoni 32 lábás vitorlás éves kikötőhely-díja nagyjából 500-800 ezer forint/év között mozog, amihez pluszköltségként jön még a karbantartás. Dobrovski Tamás, a Lombard Lízing Csoport hajófinanszírozási szakértője szerint „A hajótulajdonosok előszeretettel költenek egyéni igényeiknek megfelelő extra felszerelésekre (pl.: komfort, multimédia és navigációs csomagok)”.

„Ma a piac 70 százalékát a céges beruházások, 30 százalékát pedig a magánszemélyek vásárlásai adják” – mondja Kozma Gábor, a Lombard Lízing Csoport hálózati igazgatója.

A finanszírozás mértékére jellemző, hogy akár néhány millió forintos összegtől is igénybe veszik a finanszírozót, alsó

határ szinte nincs, de a Lombard tapasztalatai szerint az ügyfelek általában 4-5 millió forint felett gondolkoznak el a finanszírozás lehetőségén. Ekkor is főleg a hosszabb lejáratú, euró alapú konstrukciók érdekesekek számukra.

„A hajók értéke kevésbé változik a gazdasági környezettel, nem hatnak rá olyan mértékben a világpiacon hatások, mint például az autók vagy az ingatlanok esetében, így kifejezetten ajánlott befektetési eszközként tekinthetők” – mondta el Kozma Gábor.



Alain Bombard: Önkéntes hajótörött

KÖNYVAJÁNLÓ HOSSZABB TENGERI UTAKRA

Boulogne-sur-Mer, 1951. Tavaszi reggel... Hajótörés a Carnot-gátnál... Szírenázva érkezik a tűzoltóautó. Kicsapódik az ajtaja, és... Sohasem fogom elfelejteni a negyvenhárom, egymás hegyére-hátára hányt, görcsbe merevedett, mezítlábas áldozat látványát. Valamennyin rajta volt a mentőöv. Hiába minden erőfeszítés: senkit nem tudtunk életre kelteni.

Azt hiszem, ekkor döbbsentem rá a hajótörés drámájának nagyságára, s ekkor fogant meg bennem a gondolat, amely később az Eretnek expedíciójában vált valósággá.

A hajótöröttek negyedrésze többnyire – hála a mentőberendezéseknek – túléli ugyan a katasztrófát, de röviddel később, kegyetlen haláltusa után mégiscsak elpusztul.

Hogyan lehet mégis életben maradni? A Bombard ennek a kérdésnek a megválaszolására tette fel élete jelentős részét. Hosszasan vizsgálta a fellelhető dokumentumokban a különböző katasztrófákat, és arra a meggyőződésre jutott, hogy az egyén néha tovább is életben maradhat, mint azt a fiziológusok lehetségesnek tartják. Csak egy példa: Bligh kapitány és néhány hű társának 40 napi utazása egy mentőcsónakban a nyílt tengeren, mindössze nyolcnapos élelemmel...

Megállapította azt is, hogy a Medusa nevű fregattal 1816. július 2-án elsüllyedtek halálát nem a tenger, nem az éhség, és nem is a szomjúság okozta – hanem a rettegés. A 149 személyből 12 nap múlva már csak tizenötven voltak életben. Tízen haldokoltak, és rövidesen el is pusztultak, pedig a hajó roncsaiból összeszedték a tutajon hat hordó bor és két hordó édesvíz volt.

1912. április 14-én a Titanic óceánjáró egy jéghegynak ütközve néhány óra leforgása alatt elsüllyedt. Három órával a hajótörés után, amikor az első segít-

ség megérkezett a helyszínre, a mentőcsónakokban már számos halottat és örültet(!) találtak. Figyelemre méltó tény, hogy egyetlen tíz éven aluli gyerek sem volt közöttük – ők normális idegállapotban maradtak.

A statisztikai adatok szerint az áldozatok 90 százaléka a hajótörést követő három nap alatt pusztul el. Ez a megállapítás önmagáért beszél, hiszen ily rövid idő alatt az ember sem éhen, sem szomjan nem hal. Hogyan lehet hát leküzdeni a reménytelenséget, amely biztosabban és gyorsabban öl, mint bármilyen fizikai tényező?

Bombard laboratóriumi kísérleteivel önmagának már bebizonyította, hogy a tengerből vett táplálékkal sokáig ki lehet bírni: 1 köbméter vízben 200-szor annyi élőlény van, mint ugyanannyi földben. De ki hinné el neki, ha ő maga egy tengeri úton nem tudja mindezt bebizonyítani...

Olyan úszó alkalmatosságot kellett tehát találnia, ami kibír egy óceáni átkelést. 1951 szeptemberében rá is talál egy patkó alakú, felfújható gumihurkára, amelynek nyitott hátsó részét egy deszkalap tartotta össze. A



csónak 4,63 méter hosszú és 1,9 méter széles volt, a gumihurkák vastagsága pedig fél méter. A próbatutak után 1952. október 19-én az Eretneket kivontatják a Kanári-szigetek kikötőjéből a nyílt tengerre, és megkezdődik az átkelés az Atlanti-óceánon. Kezdetleges halászfelszerelésén kívül még magával visz egy planktonhálót és egy halprést is. Az élelmet a kifogott halakból, az édesvizet úgyszintén a halakból préseli ki, a C vitamint a planktonokból nyeri ki. 65 nap tengeri út után érkezik meg Barbados szigetére. Célját elérte, sikerült bebizonyítania, hogy a tenger „terített asztal”. Csak kitartás és bátorság kell, és az ember teljesítképességének határai jócskán kitolhatóak.

A kísérletnek azonban ára volt: „Lefogytam huszonöt kilót, nagyfokú vérszegénységet kaptam, az egész testemet pattanások borították. Lábuujjaimról leestek a körmök. Komoly látási zavarokkal küszködtem, fizikai erőm kifejezetten csökkent, és állandóan éhes voltam. De élve megérkeztem. (...) Kísérletem tapasztalatait a tengerészeti szervekkel együttműködve, a hajótöröttek használatára írott könyvben fogom összegezni és szabályokba foglalni.”

Végezetül egy kis humor. Hazafelé tartva a montreali repülőtérrel valaki felismerte Bombard-t, és gratulált az átkeeléséhez, mire megrohanták a riporterek. „Villogtak a magnéziumfények, nagy meglepetésére egy színésznőnek, aki szintén beszállt a gépbe. Meg is kérdezte rám mutatva:

- Ki ez?
- Bombard doktor – hangzott a válasz.
- Bombard doktor?
- Igen, aki átkelt az Atlanti-óceánon.
- De hiszen – álmélkodott a művésznő – én is átkelek!”

A. M.

F18 VB Füreden Beszámoló napról napra

Első nap – rajt viharos gyorsasággal

A könnyű, fűrge és elképesztően gyors manőverekre képes katamaránoknak a reggeli szélérő már nem volt igazán biztonságos, így a nap halasztással kezdődött. Egy óra parti várakozást követően Hantó István rendező csapata kivezényelte a mezőnyt, és két pörgős futamot tudtak le az északnyugati szélben. A délután folyamán a szél átfordult délnyugati irányba, és mivel az ereje még remek volt, ebben is futottak két ráadásfutamot a világbajnokság résztvevői.

A hazai esélyeseket illetően eddig a papírforma jött be. Az előzetes eredmények alapján a 2010-es magyar bajnok Váradi–Petheő egység a 26., míg a Diószegi–Jankovics duó a 49. helyen várja a folytatás. A nap negatív szenzációját a Vándor–Kalocsai páros szolgáltatta – sajnos, kimondhatjuk, a tőlük már megszokott módon. A második erősszeles futamban kidöntötték az árbocukat, amivel bár a média érdeklődését felkeltették, a versenyeredményeiknek nem tett jót. A 2010-es világbajnok hajóval jelenleg a 90. helyen állnak.

Második nap – trükkös szelek járnak

Szélhiány miatt délelőtt ismét várakozásra kényszerültek a Groupama Garancia Formula 18 Katamarán Világbajnokság versenyzői. A rendezők 2 óra késéssel vit-

Magyarjaink közül Váradi Szabó János és Petheő Tamás végzett a legjobb helyen, a páros összesítésben a 37. lett.

A nap negatív szenzációját a Vándor–Kalocsai páros szolgáltatta – sajnos, kimondhatjuk, a tőlük már megszokott módon. A második erősszeles futamban kidöntötték az árbocukat, amivel bár a média érdeklődését felkeltették, a versenyeredményeiknek nem tett jót.



ték őket vízre, ahol elrajtolhatott az első futam, de a szeszélyes fuvalatok hamar kimerültek. A második csoportot is elindították a rendezők, de elállt a szél, és nekik már le kellett fújni a futamot. „Délelőtt megpróbálkoztunk egy futammal, de az első csoportból is épphogy beérték a versenyzők,



a második csoport futamát a rendezők már kénytelenek voltak lelőni. Délután átrendeztük a pályákat, de a 320-360 fok közötti széljárás miatt nem lett volna fair a többiekkel szemben, így több futam ma már nem volt” – foglalta össze a napot Nagy R. Attila, a Balatonfüredi Yacht Club elnöke, majd hozzátette: „Különösen sajnálom a Váradi–Petheő párost, akik addig a 10. hely környékén vitorláztak, a szélhiányos befutóra azonban jelentősen visszaestek.”

A második csoportot ugyan újra megpróbálták elindítani, de a rendezőség a szélsőséges körül-



mények miatt ismét kénytelen volt leállítani. „A Balaton most igazán bemutatkozott, a pálya egyik szélén megállt a szél, a másikon fúj tovább” – mondta Süle Péter rendező.

Harmadik és negyedik nap – a selejtezők vége

„Véget értek a selejtező futamok, így az eddig négy részre osztott mezőny most két csoportot alkotva folytatja a regattát. Az arany csoportban versenyez az első ötven, míg a többiek az ezüst csoportba kerülnek. Ez utóbbiak már nem szólhatnak bele a világbajnoki cím sorsába” – fogalmazott Nagy R. Attila. „A selejtezők lezárultával teljesítettük a követelményeket, így már biztos, hogy érvényes a világbajnokság. Jelenleg is fúj valamennyi szél, így ha szerencsénk van, folytatódhatnak a futamok” – tette hozzá Süle Péter.

A mai nap magyar meglepetését a Várady Szabó János – Petheő Tamás páros szolgáltatta, akik csoportjukban sokáig a többszörös világbajnok ausztrál, Darren Bundock nyomában hajóztak, majd az ötödik helyen futottak be. „Kedvező északnyugati szél fúj, így a bójáknál rendre jól tudunk fordulni, sokáig tartottuk a pozíciókat Bundock mögött, de végül visszaestünk néhány helyet. Nagyon elégedett vagyok az eredménnyel, korábban is azt mondtam, ha bármelyik magyar bekerül az arany csoportba, az már nagyszerű. Remekül végezte a dolgát Petheő Tamás csapattársam, és a hajónkkal is nagyon elégedett vagyok!” – nyilatkozta Várady Szabó János.

A korábban jól teljesítő Diószegi Zoltán – Jankovics Gábor párosnak ezúttal nem volt szerencséje. „Abban a csoportban voltunk, amit háromszor indítottak újra, volt, amikor a hetedik helyről kellett kiállnunk. Negyedszer sajnos nagyon visszaestünk, kedvezőtlenek voltak a szelek, így nem tudtuk tartani a tempót” – mondta Diószegi.

A teljes mezőny vonatkozásában nem



szolgálhatunk nagy meglepetésekkel. Az első helyen a holland Coen de Koning – Thye Visser, a másodikon a szintén holland Mischa Heemskerk – Bastian Tentij áll. Őket követi az ausztrál Darren Bundock – Jeroen van Leeuwen, valamint a francia Moana Vaireaux – Romain Petit duó. Az ötödik helyen ismét egy holland versenyzőpárossal találkozhatunk Pim Nieuwenhuis és Ferdinand van West személyében. Összetettben a 28. helyen áll a legeredményesebb magyar csapat, a már említett Várady–Petheő páros. Rajtuk kívül a 48. helyen álló Diószegi–Jankovics duó került be az arany csoportba.

Zárónap – bajnokavatás és magyarok az első 50-ben

A Groupama Garancia F18 Katamarán Világbajnokság zárónapján ünnepélyes keretek között derült fény arra, hogy idén Ausztráliába költözik a világbajnoki trófea. A vitorlázáshoz tökéletes szélnek hála ma négy különösen izgalmas futamnak lehettek szemtanúi, akik ellátogattak Balatonfüredre, vagy az interneten követték az eseményeket.

„Megérte korán felkelnünk, mert bejött, amire vártunk. A jó szélben 4 futamot tudtunk rendezni, ahol nagyon komoly versenyek zajlottak!” – mondta Nagy R. Attila, a Balatonfüredi Yacht Club elnöke. Az élen

hatalmas torzszalkodás folyt a vezető pozícióért, míg végül az alábbi eredmény született:

1. (AUS) **Darren Bundock – Jeroen van Leeuwen**
2. (NED) **Mischa Heemskerk – Bastiaan Tentij**
3. (ITA) **Vittorio Bissaro – Lamberto Cesari**
4. (BEL) **Carolijn Brouwer – Wouter Samama**
5. (NED) **Pim Nieuwenhuis – Ferdinand von West**
6. (NED) **Coen de Koning – Thye Visser**
7. (FRA) **Pierre Le Clainche – Antoine Joubert**
8. (FRA) **Moana Vaireaux – Romain Petit**
9. (FRA) **Jean Christophe Mourniac – Arnaud Jarlegan**
10. (FRA) **Charles Hainneville – David Faonnuilière**

A bajnokok egy-egy hatalmas serleggel gazdagodtak, melyet a Balatonfüredi színpadon vehettek át. A győztesek megköszönték a szervezők munkáját, és elismerésüket fejezték ki a Balaton szépsége és különlegessége iránt.

„Nagyon izgalmas volt ez a világbajnokság, mert a szél elképesztően gyorsan változott” – mondta Darren Bundock, aki Magyarországon a tizenharmadik világbajnoki címét zsebelhette be. „Addig a pillanatig nem voltunk biztosak a győzelemben, amíg át nem haladtunk a célvonalon” – tette hozzá Jeroen van Leeuwen. „Annyi minden történt, már a pályán számolgattuk a pontokat, mert csak kettő volt köztünk és



Mischa között. Nem kezdtünk jól és Mischa nagyon jól védekezett, de külön szórakoztatóvá tette a versenyt, hogy az utolsó futamot ő nyerte.”

„Mindent megtettünk a győzelemért, de a végén Darren egy kicsit jobb volt.” mondta Bastiaan Tentij. „Nagyon elégedettek vagyunk az ezüst-éremmel. Mindig jó Darrennel versenyezni, mert hatalmas csatákat vívunk. A kemény része az volt, hogy folyton változott a szél és sosem tudtuk, hogy merről fog fújni, de ma kivételesen jó szelünk volt.”

Magyarjaink közül Várady Szabó János és Petheő Tamás végzett a legjobb helyen, a páros összesítettben a 37. lett. Őket követi az arany csoportban 49. helyen befutó Diószegi Zoltán – Jankovics Gábor páros. Nagyszerű eredményt ért el a Frédérique Pfeiffer oldalán debütáló Róka Bianka, aki ugyan francia színekben versenyzett, és az ezüst csoport 23. helyét szerezte meg, mégis

előkelő, első pozíciót tudhat magáénak a hölgyek között.

„Dél-délnyugati szél fúj és a rendezők jó pályát állítottak össze, bár voltak benne nagyon nehéz szakaszok, ahol nem volt megfelelő a szél. Voltak kisebb technikai problémáink, emiatt nem találtuk úgy magunkat, ahogyan az előző napon. Visszaestünk ugyan 9. helyet, de így is nagyon elégedettek vagyunk az eredménnyel” – foglalta össze tapasztalatait Várady Szabó János.

„Csodálatos idő volt ma, gyönyörű napsütés és stabil szél, így nem volt igazán technikás a verseny. Az arany csoportban teljesen más, főleg a rajtnál van jelentős különbség, elképesztő, hogy milyen tempóban tudnak indulni. Nagyon jó volt a világklasszisokkal együtt versenyezni, nekünk még van hová fejlődnünk, de most már látjuk az irányt!” – mondta Diószegi Zoltán.

Just Creative Fotó: **Leiner András**

A Hamrák-Gerlits páros az élen 49er Grand Prix 2. forduló

Július első hétvégén Balatonföldváron került sor a 49er Grand Prix négyfordulós versenysorozat második regattájára, mely egyben remek felkészülési lehetőséget nyújtott az osztály versenyzői számára a szerdán ugyancsak Földváron kezdődő Országos Bajnokságra.

A két nap változó időjárása igencsak megnehezítette mind a versenyzők, mind a rendezőség dolgát, ugyanis a Balaton fölött keringő viharfelhők többször is befolyásolták a szél irányát. Ennek ellenére szombaton három, vasárnap négy remek futamot sikerült megtartani

Erdélyi Béci talpraesett versenyvezetésének jóvoltából. Pedig aztán kapott a csapat hideget, meleget, esőt, jégesőt, forgolódo szelet.

Az élen folyamatos volt a csatározás, éles küzdelem alakult ki három szparis csapat között, akik szoros harcot vívtak az elsőségért. Vasárnapi kiváló teljesítményének és három futamgyőzelmének köszönhetően a végső győzelmet Hamrák Péter és Gerlits Attila szerezte meg, egyetlen ponttal megelőzve klubtársaikat, Németh Ivánt és Körtvélyesi Miklóst, akik ugyan csak egy ponttal végeztek Ignác Károly és Gereben Mátyás előtt.



Két nap pihenést követően szerdán veszi kezdetét a 16 futamra tervezett bajnokság – előtte néhány csapat a helyszínen edz, hogy még jobban feltérképezze a helyi viszonyokat, s ezt remélhetően kamatoztatni tudja az OB-n.

Eszes Bernadett

49er Országos Bajnokság, Balatonföldvár 2011. július 6-10.

Alig pár nappal a 49er hajóosztály négyfordulós versenysorozatának, a 49er Grand Prix második regattájának befejezését követően az osztály versenyzői ismét rajthoz álltak, hogy megmérkőzzenek egymással, ám ezúttal még nagyobb tétért, a magyar bajnoki cím megszerzéséért.

Az ötnapos regattát a GP-hez hasonlóan a Spartacus Vitorlás Egylet szervezésében Erdélyi Béci rendezte, aki mindvégig a helyzet magaslatán állt, s remek futamokat bonyolított le a nevezett 11 egység számára. Pedig nem volt könnyű dolga! A versenyzők valószínűleg a nyár legforróbb és legszéltelenebb időszakát fogták ki, a hőmérő higanyszála elérte a 35 fokot, a meteorológia hőségriadót jelzett, így a fiatalok két alkalommal is

szinte egész napra a partra szorultak, s az árnyékban ülve, vízben hűsölve várták, hogy megérkezzen a várva várt szél, s vízre szállhassanak. Csütörtökön egyáltalán nem, szombaton pedig este hétig ki sem mozdultak a fák árnyékot adó lombjai alól. Ennek ellenére a nyitónapon, majd egy nap várakozást követően a harmadikon is négynégy remek futamot sikerült lebonyolítani DNY-i, majd olykor-olykor északira forduló változó erejű szélben. A kiírás szerint, amennyiben a tervezett 16 futamból tízet sikerül lebonyolítani a negyedik nap végéig, úgy az utolsó napot nem veszi igénybe a rendezőség, így szombaton mindenki kitartóan, késő estig várta a megváltó szelet, ami csak naplementekor érkezett meg, így este hét óra után szállt vízre a mezőny két futam reményében. Az időjárás azonban ezúttal is közbeszólt, s a szél ereje csupán egyetlen futamra volt elegendő, a kis csapat tehát vasárnapra is Földváron maradt. Noha a meteorológia nem sok reménnyel kecsegtetett, úgy látszik, az égiek az utolsó napra megszánták a versenyzőket, s négy futamot sikerült lebonyolítani a kellemes keleties szélben. Egészen az utolsó futamig szoros csatározások zajlottak a 2-7. helyezések között, némi előnyre



egyedül az élen álló Hamrák Péter - Gerlits Attila kettős tett szert, akik az utolsó napon sem hibáztak, s magabiztosan szereztek meg a végső győzelmet úgy, hogy az utolsó futamon már el sem kellett volna indulniuk. Hami és Attila régóta áhított győzelme vált ezúttal valóra, s négy második helyezést követően végre a bajnoki cím büszke tulajdonosai lehettek. Az ezüstérmét az

ifjanc, a hajóosztályhoz idén csatlakozó – korábbi 470-kormányos - Szamódy Tamás és társa, Előd Botond szerezte meg, míg a bronzérem Németh Iván és Körtvélyesi Miklósé lett.

A versenyzők kisebb pihenőt követően legközelebb Horvátországban szállnak új ringbe, ahol a Grand Prix 3. fordulóját augusztus elején, rövid edzőtáborozást követően rendezik meg Viganjban.

1. (SVE) **Hamrák Péter – Gerlits Attila**
2. (BYC) **Szamódy Tamás – Előd Botond**
3. (SVE) **Németh Iván – Körtvélyesi Miklós**
4. (BYC) **Cserép Csongor – Cserép Csaba**
5. (BYC) **Brencsán Dávid – Brencsán Ábel**
6. (AYC) **Sipos Ágoston – Bors Bálint**

Eszes Bernadett

Nyolcadik alkalommal világbajnok a Majthényi-Domokos kettős

Az utóbbi évek legnépesebb Repülő Hollandi mezőnye, 21 ország 130 párosa gyűlt össze június 30. – július 9. között a Garda-tavi Malcesine városában, hogy megmérkőzzön a hajóosztály 2011. évi világbajnokságán.

A világbajnokság első hat futamán, melyen a selejtezők futamai zajlottak, négy csoportra osztva versenyeztek az indulók, így minden csoport kétszer mérkőzhetett meg a többi három csoport versenyzőivel, míg az utolsó három futamon arany és ezüst felosztásban dőltek el a végső helyezések. A futamokat a kora délután érkező déli szélben rendezték meg, mely olykor-olykor csíkos és változó irányú is volt, megnehezítve ezzel a versenyzők helyzetét – bár Malcesine előtt már nem oly intenzitással fújt, mint a tó északi végén. Ez azonban nem akadályozta meg Majthényi Szabolcsot és Domokos Andrást, hogy idén is bizonyítsa rátermettségét. Már az első naptól kezdve élre állt világklasszis kettősünk, ugyanis két futamgyőzelemmel vágta neki az ötnapos regattának. A második versenynapon kétszer is a második helyen értek célba, így egyetlen este erejéig osztozniuk kellett az elsőségen a német Philipp Buhl, Adalbert Netzer párossal, ám harmadik napi teljesítményüknek s újabb futamgyőzelmüknek köszönhetően kétpontos előnnyel



zárták a selejtezőt. Kis izgalomra azért adtak okot, ugyanis a nyolcadik futamot követően ideiglenesen visszaszorultak a második helyre. Ekkor a holland kettős, Enno Kramer és Ard Geelkerken állt az élre, ám a mindent eldöntő végső csatában Olcsiék remek taktikai csatában győztek ellenfeleik fölött, akik végül a nagy hajrában leszorultak a dobogó legalsó fokára. Az



ezüstérmet párosunk nagy ellenfelei és edzőpartnerei, a dán Bojsen–Möller testvérpár szerezte meg, akikkel Olcsi és Domi szinte minden világversenyen szoros csatát vív.

A következő magyar egység, Kardos Antal és Polgár Csaba a döntők során hat helyet javítva a 18. helyre lépett elő, míg Gáborjáni Szabó Gábor és Argay Béla a 46., a Süli András–Papp Dávid kettős pedig az 56. helyen zárta a

világbajnokságot. De nem csupán ez volt az egyetlen magyar siker a regatta során! Az FD hajóosztály megszavazta, hogy a 2013. évi világbajnokság rendezési jogát hazánknak, Olcsi és Domi klubjának, a Spartacus Vitorlás Egyletnek adja. Gratulálunk!

Eszes Bernadett

Fotók: Fabrizio Pradini <http://www.fragliavela.org>

Olimpiai osztályok Európa-bajnoksága, Helsinki Tenke Tibor és Bezeréti Miklós a 9. helyen

Idén azonos helyen – a finnországi Helsinkiben –, ám néhány napos eltéréssel rendezték meg az olimpiai hajóosztályok kontinensviadalának futamait, melyeken a Star, Laser, Laser Radial osztályok versenyei zajlottak egy időben, július első hetében.

A sort a női match race versenyek nyitották június utolsó napjaiban, majd a lasereseket és starosokat a Finn-dingi, a 470 és a 49er osztályok Európa-bajnoki futamai követték.

Hazánkat két laseres, Berecz Zsombor és Bakóczy Róbert, két női radiális, Héjj Viktória és Karé Réka, valamint egyetlen csillaghajós egység, Tenke Tibor és Bezeréti Miklós képviselte. Az időjárás végig nyugodt, általában napos, meleg oldalát mutatta, enyhe széllel, ami kedvezett versenyzőinknek, s több szép eredmény is született a regatta során.

Tenke Tibor és Bezeréti Miklós remek teljesítményt nyújtva mindvégig az élbolyban vitorlázott, s a tizedik helyen bejutott a legjobbak számára megrendezett medal race futamra, melyen az előkelő negyedik helyen ért célba, így végül az összesített 9. helyen végzett az Európa-bajnokságon a 26 hajót felsorakoztató Star mezőnyben. A győzelmet a Fernando Echavari – Fernando Rodriguez Rivero spanyol kettős szerezte meg jelentős előnnyel a görög és japán párosok előtt.

Legeredményesebb laseres versenyzőnk, Berecz Zsombor a Kieler Woche világkupa-versenyen megszerzett 8. helyezése után Helsinkiben ugyan korai rajttal kezdett, ám azt követően végig szépen vitorlázott



– kétszer is a legjobb tíz között ért célba csoportjában a selejtezők során, sőt, annak utolsó futamát győzelemmel zárta –, így bejutott a legjobb 47 hajó közé az arany csoportba. Másik laseresünk, az ifjabb, s az idei év elején iskolai elfoglaltságai miatt kevesebbet versenyző Bakóczy Robi ugyan nem jutott be a legeredményesebbek csoportjába, ám ő is egyenletesen vitorlázott, s egy csoport-második helyezést

is bezsebelt a selejtezők során. Robi a döntő futamait – melyen a gyenge szél megnehezítette a rendezők dolgát, s csupán két futamot sikerült lebonyolítani a tervezett négyből – az ezüst csoportban folytathatta. A döntők nyitó napján egy futamot, azt követően egyet sem sikerült lebonyolítani szélhiány miatt, míg az utolsón a Medal Race döntők miatt csak egyet teljesítettek a versenyzők. Zsombi végül az összesített 33. helyet szerezte meg a 160 hajót felsorakoztató mezőnyben, míg Robi az ezüst csoport 28. helyezéseiig jutott – ez az összesített lista 75. helyét jelenti számára.

Női radiálisaink a világbajnokságra való kijutásért is küzdöttek, úgyhogy ők nem csupán az Európa-bajnoki helyezésekért, de egymás ellen is versenyeztek. A gyengébb széljárás Héjj Viktóriának kedvezett inkább, aki alig pár ponttal maradt le az arany csoportba jutástól, s az ezüstben remek teljesítményt nyújtott, ahol végül a második helyet szerezte meg, ami az összesített lista 57. helyezését jelenti számára a 109 fős női mezőnyben. Karé Réka mindvégig a mezőny második felében vitorlázva a 81. helyig jutott, így a válogatókat Héjj Viktória nyerte, azaz ő képviselheti majd hazánkat a perth-i világbajnokságon.

Eszes Bernadett

Vadnai Benji a hatodik Laser 4.7 Európa-bajnokság, Workum

Április 2-án vette kezdetét az idei évad világtropa-sorozatának első európai fordulója, a 42. alkalommal megrendezett Trofeo Princesa Sofia MAPFRE regatta Palma de Mallorcán.

A szeszélyes időjárás és az instabil szélviszonyok miatt a rendezőségnek mindössze három napba kellett besűrítenie a tervezett futamokat a Laser 4.7 hajóosztály Workumban (Hollandia) megrendezett Európa-bajnokságán. Hol a túl erős szél, hol pedig a teljes szélcsend gátolta meg a versenyzőket, hogy vízre szállhassanak s versenyezzenek egy jót, és a hat napra tervezett, 12 futamos kontinens-

Ny-ÉNy-i – a nap végére 18 csomóig élénkülő – szélben három futamot sikerült lebonyolítani, mely a selejtezők végét jelentette a versenyzők számára. Ekkor azonban még senki nem sejtette, hogy hiába az új csoportbeosztások, további futamokra a következő napi túl erős, 30 csomós szél, majd az azt követő szélcsend miatt már nem kerülhet sor. Ennek következtében a versenyzők a döntő két



viadalon meg kellett elégedniük a három nap alatt lebonyolított 7 futammal, melyeket csak a selejtezők során vitorláztak. Mire a negyedik napot követően a selejtezők futamain elért eredmények alapján a rendezőség arany, ezüst, bronz és smaragd csoportba oszthatta a 274 fiúversenyzőt, valamint arany és ezüst csoportra a 128 leányt, addigra az égiek teljes mértékben elpártoltak mind a rendezőségtől, mind pedig a versenyzőktől. Már az első versenynap is halasztással vette kezdetét az erős, 28-30 csomós szél miatt, ám ekkor csupán két órát kellett várakozniuk a fiataloknak a vízre szállásig, s délután 15-16 csomós Ny-ÉNy-i szélben két remek futamot sikerült teljesíteni, sőt a nap végére még a nap is előbújt a felhők mögül, s a zord, esős időjárás barátságosabb arcát mutatta. A hazánkat képviselő öt fiú és két leány versenyző közül tavalyi Európa-bajnokunk, Vadnai Benjamin ismét remekül kezdett, s csoportjában a második helyen zárta a futamot, ám azt követően meg kellett elégednie a 17. helyezéssel.

A második napot gyenge szél és rengeteg fekete zászlós rajt miatti kizárás, valamint a 42-es szabály (pumpálás) miatt kirótt büntetés jellemezte. Több mint 30 hajót zártak ki korai rajt okán, s negyvennél is több sárga lapot osztott ki a helyszínen ítélő bíróság pumpálás vétsége miatt. A mieink megúszták a büntetésáradatot, s Benji remekül versenyezve ismét két második helyezést gyűjtött be, mellyel felkapaszkodott az összesített lista 3. helyezéséig. Többi versenyzőnk is a mezőny első felében állomásozott, de a következő napra pihenőt kaptak, mivel szélcsend honolt a vízen.

A negyedik napon aztán végre megfelelő, kezdetben 10-12 csomós

napján futam nélkül maradtak, s a végeredmény kihirdetéséhez meg kellett elégedniük a selejtezők során teljesített 7 futammal. Benji ezen a napon gyengébben kezdett, s a 14. helyen zárta a nap első futamát, majd egy hatodik és egy újabb második helyezése révén visszacsúszott a hatodik helyre. A 69 főt számláló arany csoportba Benji mellett Huszka Matyi jutott be a 65. helyen, míg Takács Levente, Varga Dániel és Kerekes Attila az ezüst csoportban folytathatta a versenyzést – helyesbíték, folytathatta volna, ha lett volna futam. Lányaink közül is volt arany csoportos versenyzők, igaz, Virág Zsófi igen szűkösen, de bejutott a legjobb 64 leány versenyzőt felsorakoztató csoportba, míg testvére, Flóra az ezüstbe került. Mivel – ahogy azt korábban már említettem, – a szélsőséges időjárás megghiúsította a további futamok lebonyolítását, a selejtezők eredménye egyben az Európa-bajnokság végeredményét is jelentette.

A népes, 274 főből álló fiúmezőny élén a svájci Sebastian Schneiter végzett, a spanyol Cabrera Gonzalezzel azonos ponttal, de az Európa-bajnoki címet a svájci versenyző szerezte meg több futamgyőzelemnek köszönhetően. A bronzérmét a szintén spanyol Rodriguez Perez nyakába akasztották, míg a mi Benjink ezúttal a hatodik helyezésig jutott. Huszka Matyi a 65., Takács Levente a 86., Varga Dániel a 90., míg Kerekes Attila a 127. helyen zárta a viadalt. A női mezőny győztese, az Európa-bajnoki cím boldog tulajdonosa a holland Jonker Maxime lett a spanyol Presa Ilera Lucia és az angol Povall Georgina előtt. Virág Zsófi a 63., húga, Flóra pedig a 84. helyezésig jutott a 128 fős női mezőnyben.

Eszes Bernadett



Ügyvédek szélben, hullámokon – és olykor a vízben

Az időjárás-előrejelzések szinte semmi pozitívummal nem kecsegtettek a VI. OTP Private Banking Ügyvéd Kupa és VOLVO Nagydíj hétvégéjére. Csütörtökön viharos északi széllel megérkezett a jelzett hidegfront, közel tízfokos lehűlést eredményezve. Természetesen minden rosszban van valami jó is – jelen esetben a péntek délutánra mérséklődő vihar tekinthető kedvező fordulatnak.

A hét utolsó munkanapján a délutáni Labdarúgó Gálával és az esti Karaoke Partival már megkezdődtek az Ügyvéd Kupa programjai. A futballpályán is komoly erők mérték össze tudásukat, a parlament-válogatott, az utóbbi időben nemzetközi hírnevet szerző ügyvéd-válogatott és az OTP Bank összeszokott csapatai mérkőztek egymással. Ekkor még csupán néhány csuromvizés viharhűtésben vacogó vitorláscsapatot lehetett látni a kikötőben, akik vállalták a küzdelmet az olykor 30 csomós lökéseket produkáló viharban, és stílusosan hajóval érkeztek a rendezvény helyszínére. Az idő múlásával arányosan sokasodtak a vitorlázók, pénteken késő este és szombaton hajnalban megérkezett a résztvevők többsége a Club Aliga kikötőjébe. A szombati nevezési határidő megnyújtásával minden indulni szándékozó csapat ott lehetett a 11 órára meghirdetett rajteljárásnál. Összesen 48 hajó adta le nevezését, nagyrészt ügyvédi irodák képviselőiben. A nevezési listából látszik, hogy az ügyvédek komolyan veszik az egyik legnagyobb sportrendezvényüket, győzni jönnek az Ügyvéd Kupára. A résztvevő hajók több mint fele a leggyorsabb YS I. osztályban nevezett, ahol a Balaton legnagyobb sebességre képes hajói is versenyeznek. Több Kékszalag-favoritnak számító hajó is rajthoz állt, és a kormányosok között is ott voltak a legjobbak. A két hét múlva megrendezésre kerülő idei Kékszalag tókerülő vitorlásverseny két leginkább esélyes kormányosa, Litkey Farkas, a kilencszeres Kékszalag-győztes olimpián vitorlázó és a legvérmesebb trónkövetelő, Király Zsolt is ügyvédcsapatokat irányított. A 70-es cirkáló-flotta szinte minden hajója rajthoz állt egy-egy ügyvédi iroda színeiben. A mezőny doyenje, a Gergely és Társai Ügyvédi Irodát



vezénylő, több olimpián részt vett Holovits György eddig minden Ügyvéd Kupán elindult, és ez most sem volt másképp. Pomucz Tamást, Székely Antalt és Kaiser Kristófot is ügyvédi irodák kérték fel a kormányzásra. Megfigyelhető, hogy az ügyvédek próbálják a legjobb hajókat megszerezni a versenyre, X Yachtok, Nauticok és különböző cirkálók küzdenek az Ügyvéd Vándorkupáért, melyen már öt kis réztábla jelzi az elmúlt években diadalmaskodó ügyvédi irodákat. A verseny célja, hogy a legjobb ügyvéd vitorlázót is kiválasszák, így dr. Zimnic János ügyvéd ötlete alapján 2011-től kiírták „A legjobb ügyvéd kormányos” vándordíjat, melyet a Magyar Ügyvédi Kamara alapított. A versenykiírás módosítása sok ügyvédet ösztönzött, hogy kormányosként részt vegyen az Ügyvéd Kupán. Idén „A legjobb ügyvéd kormányos” dr. Prédli Tamás lett, aki a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda hajóját kormányozta. Ebben a versenyben második helyen dr. Hódy Gábor (Hódy és Társai Ügyvédi Iroda) végzett, míg a bronzérem dr. Horváth László (Holczer Jákó Boross Ügyvédi Iroda) nyakába került. Szombaton 2-es, 3-as északi szélben rajtoltak a hajók Kenese irányába, ahol az első pályajel volt. A Sponsor Wanted és a Lisa hamar elléptek a mezőnytól és külön küzdelmet vívtak egymással. A két rohanógépet a 70-esek követték, de jól rajtoltak az X35-ösök

és a Melges is. A raumban tisztán vezetett a Sponsor Wanted, a Csók és Társa Ügyvédi Iroda I. számú hajója, majd egy „lavórba beülve” körbevitörliázta őket a Litkey Farkas kormányozta Lisa és átvette a vezetést. Gyülekeztek a viharfelhők, foltokban már esett az eső és élénkült a szél is. A síófoki bója után az északról érkező viharos szél hirtelen érte a vezető bolyt, minden csapat lázas munkába kezdett, próbálták a vitorlákat reffelni. A művelet közben a versenyt vezető Lisa leeoldalra dőlt, és a széles oldalfelületét érő viharos széllyomás felborította a hajót. A Csók és Társa Ügyvédi Iroda II. számú csapata egytől egyig úszóleceket vett a 20 fokos Balatonban. A hajó profi legénységének és a mentést irányító Litkey Farkas kapitánynak köszönhetően senkinek nem esett baja, minden ügyvéd épségben megúsza a kalandot, és a hajó is csupán kisebb sérüléseket elszenvedve, önerőből visszatért a kikötőbe. A borulást közelről szemlélő Király Zsolt és csapata, miután meggyőződött, hogy nem történt komolyabb probléma, kísérőmotorosát a mentéshez küldve, a cél felé vette az irányt. A szombati túrafutamot a Csók és Társa Ügyvédi Iroda I. számú csapata nyerte a Sponsor Wanted fedélzetén. Második az Ecsedi és Ács Ügyvédi Iroda lett a Capellával. Harmadik helyen a Gergely és Társai Ügyvédi Iroda végzett a Krajcárral. A legnépesebb yardstick I. osztályban a Botos Ügyvédi Iroda nyert egy Melges 24-essel, megelőzve az X35-össel versenyző Pozsonyi és Társai Ügyvédi Irodát, valamint a Nautic 370 Run hajón vitorlázó jogimegoldasok.hu csapatot. A Nautic csapatában vitorlázott a verseny legfiatalabb résztvevője, a 4 és fél éves Tóth István Koppány, akit a szombati eredményhirdetés alkalmával különdíjjal

jutalmazták a szervezők. Yardstick II. osztályban első lett a Csuka és Dévényi Ügyvédi Iroda (Dolce Vita), ezüstérmet szerzett a Bodnár Ügyvédi Iroda (Imi Jé), és a dobogó harmadik fokára állhatott a Nagy és Társa Ügyvédi Iroda



(Sarah with Love). A legkisebb létszámú yardstick III. osztályban győzni tudott a Dr. Kukucska Szilvia Ügyvédi Iroda (Anna), második helyen ért be dr. Kellner Péter csapata (Party Naszád), a bronzérmetek a

sokat sejtető nevű Dr. Kotász Ügyvédi Iroda csapattagjai szerezték meg. Az első versenynap nemcsak a vízen, de a parton is izgalmas volt. Akik lemondtak az elemekkel való küzdelemről és a parti programokat választották, bízhattak az OTP Bank színvonalas vendéglátásában. Zsédényi Adrienn másfél órás koncertje, Götz Attila musical-részletei és a Trio Koktél zenekar előadása szórakoztatták a nagyérdemű közönséget. Megtekinthetőek voltak a Volvo legújabb modelljei, a bikedoktor.hu bemutatta a Cannondale és Mongoose különböző célra szánt kerékpárjait. Széles modellválasztékot kínált a verseny hivatalos időmérője, a Suunto Finn computer- és órágyártó. Az iWant web-áruház helyszínen kiállított és megvásárolható kiegészítői különösen nagy érdeklődést keltenek. A késő délutáni eredményhirdetést dr. Bánáti János, a Magyar Ügyvédi Kamara

elnöke nyitotta meg, és Illés Zoltán, az OTP Bank ügyvezető igazgatója is köszöntötte a résztvevőket. A verseny legeredményesebb versenyzői az érme és trófeák mellé OTP, Volvo, Albacomp, Compass, Agancsos Borház és iWant ajándékokat nyertek. A leggyorsabb 70-es cirkáló, a Westport 500 eurós utalványát nyerte az idei Tengeri Nagyhajós Bajnokságra. A vasárnapi indulószámot jelentősen megtizedelte a szombat esti mólóparti, így csupán 17 csapat vágott neki a pályaversenynek. Yardstick I-ben a Pozsonyi és Társai Ügyvédi Iroda, Botos Ügyvédi Iroda és jogimagoldasok.hu lett a sorrend. A yardstick II. osztályban Bodnár Ügyvédi Iroda, Csuka és Dévényi Ügyvédi Iroda és Zamecsnik, Pósfai és Társai Ügyvédi Iroda dobogós sorrend a vége, a yardstick III-at vasárnap is a Dr. Kukucska Szilvia Ügyvédi Iroda nyerte.

V. UNIQA Balaton Regatta: olimpiai bajnokok a fedélzeten



Olimpiai bajnokokkal és a médiában dolgozókkal a fedélzeten rekkenő hőségben és majdhogynem szélcsendben rajtolt el Magyarország egyik legnagyobb amatőr vitorlásverseny-sorozata, az V. UNIQA Balaton Regatta idei második helyszínének futama, amely egyben a IV. Média Regatta is. Balatonaligán a tavalyi 94-gyel szemben az idén jóval több, 110 hajó küzdött szombaton a széllal – vagyis pontosabban fogalmazva a szél hiányával.

A mezőny nagy része a rajt után azonnal spinnakert húzott, s aki jobban megtalálta a szélcsíkokat, annak sikerült az ellenfelek elé kerülni. A rajtra öt kilométeres óránkénti sebességet el nem érő É-i, ÉK-i szél a sóstói bójáig kitarzott, de a meteorológiai előrejelzést figyelembe véve Dániel Gábor versenyigazgató eldöntötte: módosítja a pályát, Sóstónál lesz a befutó, mert a mezőny jelentős része nem érné el a kenesei fordulót a szintidőig. Így az eredeti mintegy húsz kilométeres táv helyett csak nyolc-kilenc kilométert tettek meg a hajók. Az abszolút



első Gardazzurra 1 óra 21 percet, az utolsó hajó pedig több mint négy órát küzdött az elemekkel.

– Úgy tűnik, taszítom a szelet, ugyanis akármikor vitorlázok, sosem fúj – értékelte nevetve Horváth Gábor. A Magyar Olimpiai Bizottság hajóján versenyző kétszeres olimpiai bajnok kajakozó hozzátette: nagyon jó volt a társaság, jól érezte magát, ám a szél hiányában viszonylag kevés volt a tennivaló. Kovács Kokó István ökölvívóbajnok szerint a kitűzött célt teljesítették: ugyanis nagyon jól érezték magukat csapattársaival.



Gyulay Zsolt, a MOB alelnöke, kétszeres olimpiai bajnok kajakozó is ezen a véleményen volt, s hiába a szélcsend, az ő terveiben mindenképpen szerepel a kishajó-vezetői engedély megszerzése. Csapatukat erősítette még Szabó Bence kétszeres olimpiai bajnok vívó, a MOB sportigazgatója is, aki szintén nem kezdő vitorlázó.

A IV. Média futamon 21 médium versenyzett, többek között az Index, az Origo, a HVG, a DIGI Sport, a Magyar Televízió Balatoni Nyár című műsorának csapata, sportújságírók, illetve vitorlás szaklapok is vízre szálltak az egyébként a szél hiányában is nagyszerű hangulatú s rengeteg programmal tarkított versenyen.

Eredmények:

Yardstick I. osztály

1. Gardazzurra – Fonyód Tv (kormányos: Simó Béla)
2. Kepi (Czédula Tibor)
3. Papagena (Kisdaróczi János)

Yardstick II. osztály

1. Albatros (kormányos: Kétszeri Csaba)
2. Marhajo (Groó Géza)
3. Dolce Vita Szakújságíró Sailing Team (Sáfián László)

Yardstick III. osztály

1. Vándor Rebell – LP Média Sailing Team (kormányos: Gál István)
2. Catullus Maximus (Balázs Gábor)
3. Hablaty (Stankovics Réka)

Média futam

1. Gardazzurra – Fonyód Tv (Simó Béla)
2. Vándor Rebell – LP Média Sailing Team (Gál István)
3. Bolero – Mohács Tv (Somos Zsolt)

A verseny, mint mindig, vasárnap ezúttal is a pályaversennyel folytatódott. A sorozat következő helyszíne július 29-30-án Szigliget.



Szörf: T293 junior VB

San Franciscóban, a junior világbajnokságon fantasztikus körülmények között zajlott a verseny – minden napon sikerült megrendezni a tervezett futamokat. Nikl Andris nagyon jól kezdett, két futam után összetettben a 10. helyen állt. A szél általában délutánra 20-25 csomóra erősödött, ami inkább a francia, angol, görög versenyzőknek kedvezett. Andris jobban kedveli a közepes szelet, de így is sikerült a mezőny első felében befutnia. Sajnos a harmadik napon az első futamban leszakadt a svertgumija, ezért 14 helyet esett vissza. A parton öt perc alatt kellett szerezni egy cseredeszkát: az egyik fiatal amerikai versenyzőtől elkértem egy futamra Andrisnak. A Második futam alatt kaptunk egy teljesen új deszkát, amit össze kellett rakni, hogy azzal indulhasson a harmadik futamon. Andrist érthető módon megzavarta, hogy három



futamot három különböző deszkán kellett versenyeznie: a nap végén a 24. helyen állt. Az utolsó két napon is sikerült az erősebb szeles futamokat kifogni, így végül a 22. helyet szereztük meg. Az eredmény mindenképpen javulás a korábbiakhoz képest. Igaz, lehetett volna kicsit jobb is, de részemről gratulálok az elért eredményhez! Ráadásul a vasárnapi Alcatraz-kerülő versenyen Andris az abszolút 7. helyen zárt.

Utassy Loránd
szöv. kap.

Optimist Match Race Balatonfüreden

A nem éppen nyári időjárást idéző esős, borongós idő sem riasztotta el legifjabb vitorlázóinkat, az optimisteseket – akik nagy lelkesedéssel próbálnak ki minden újdonságot, a versenyzés különböző formáit, s végzik ezt teljes odaadással, professzionális szinten –, hogy újabb megmérettetésen teszteljék tudásukat. Ezúttal a hazánkban még nem igazán elterjedt, ám az utóbbi időben néhány nagyhajós versenyen már debütált versenyforma, a páros verseny, azaz a Match Race volt terítéken.

Július 23-24-én a Balatonfüredi Yacht Club szervezésében, meghívásos alapon került sor az Optimist páros versenyre, melyre a ranglista legjobb húsz versenyzője kapott meghívást, hogy megismerkedjen, s bepillantást nyerjen egy számukra újdonságul szolgáló versenyzésformába, s próbára tegye tudását egy egy elleni, harciasabb vitorlázás során. A regattára végül 15 versenyző fogadta el a meghívást, s hallgatta meg lelkesen a megnyitót követően a rendezőség, valamint a zsűri felvilágosítását a versenyzés módjáról, sajátos szabályairól, s várta izgalommal a sorsolás eredményét, hogy kivel kerül egy csoportba, ki ellen vívja első mérkőzéseit. Az ifjú vitorlázók mindent a páros versenyzés előírásai és szabályai szerint hajtottak végre, így az első nap során három ötfős csoportra osztva egy forduló erejéig mindenki találkozott mindenkivel, s a csoportok első két helyezettje jutott

versenyek zajlottak a „match race” versenyeknek megfelelő jobbkörös up and down, azaz kreuz-hátszeles pályán, s vívták ki a legeredményesebbek az indulási jogot a hatfős döntő futamokon. Vadnai Jonatán, Gyapjas Zsombor, Szilasi Fábián, Tóth Márton, Hubert Péter Lél és Galgóczy Tomi örülhetett a nap végén: ők jutottak be a döntőbe, s izgulhattak, hogy melyikük vívja ki a végső győzelmet a következő nap során. Este közös vacsora, Gyapjas papa jóvoltából finom paprikás krumpli, azt követően a lelkes mamáknak köszönhetően finom süti várta a versenyzőket, s persze a nagyokhoz hasonlóan megannyi sztori, élmény került felszínre a vacsorát kísérelő beszélgetés során. A második napon már két helyen folytak a küzdelmek. A legjobb hat versenyző továbbra is match race futamokon versengett, míg a 7-15. helyezettek négy remek pályafutamon osztották szét egymás között a helyezéseket.



tovább a második napon lebonyolított döntő futamaira. De azok sem maradtak le semmiről, akiknek az első nap nem hozott sikereket, vagy legalábbis nem olyan mértékűt, mint a döntőbe jutott hat versenyzőnek, ugyanis számukra a rendezőség „fleet race”, azaz rendes mezőnyfutamokat bonyolított le, hogy ne maradjanak versenyzés nélkül. De ne rohanjunk ennyire előre... Az első versenynap során megannyi futam során küzdöttek meg egymással a versenyzők kellemes, 2 Beaufort erősségű keleties szélben, bár meglehetősen zord, borongós időben, ami azonban egyáltalán nem szegte kedvüket. Kemény csaták, szoros

A közönség és a turisták nagy öröme a futamok a Tagore-sétány előtti víz\ területen zajlottak, ahol látványos és izgalmas pár\ harcoknak lehettek tanúi az érdeklődők. A végső győzelmet Vadnai Jonatán szerezte Gyapjas Zsombor és Szilasi Fábián előtt, ám egyetlen versenyző sem maradt ajándék nélkül a díjkiosztót követően.

Az újdonságokra rendkívül fogékony optimisteseink

szívesen próbálják ki a különféle versenyzési módokat. Több éve csapatbajnokságokat rendeznek, s a páros versenyzés is osztatlan sikert aratott az ifjúság körében. Az odaadó szülők, edzők, rendezők és segítők jóvoltából a fiatalok ilyenkor kizökkenhetnek a jól megszokott verkleiből, a szokásos versenyzési formából, gyűjthetnek élményeket, tapasztalatokat, ami láthatóan feldobja, új erővel tölti fel őket – és nem utolsósorban a számos újonnan szerzett tapasztalatot elraktározhatják, s az elkövetkezendő regattán, immáron „élesben” is kamatoztathatják.

Eszes Bernadett Fotó: **Szántó Áron**



Laser Radial világbajnokság – La Rochelle

Két versenyzőnk az arany csoportban



Laser Radial válogatott keretünk a féljúliust a franciaországi La Rochelle-ben töltötte, ahol a hónap végén öt legeredményesebb versenyzőnk rajthoz állt az év legrangosabb eseményén, az ifjúsági világbajnokságon.

Mátyás Viktor, Bathó Péter, Rozsnyay Domonkos, Hunfalvy Péter és Korchmáros Kristóf már a hónap közepén útnak indult Csomai József vezetésével, ugyanis, – hogy minél jobban feltérképezzék a helyi szélviszonyokat, áramlást és ár-apály jellemzőket mintegy edzés gyanánt – a keretből hárman rajthoz álltak a felnőtt világbajnokságon is. Persze nem csupán a jó edzés és próba lehetősége vonzotta fiataljainkat, hanem, hogy kipróbálhassák tudásukat a felnőtt mezőnyben is.

Két versenyzőnk, Bathó Péter és Mátyás Viktor remek futameredményeket produkálva kiválóan helytállt a 131 hajót felsorakoztató mezőnyben, míg a jóval rutintalanabb Korchmáros Kristóf tapasztalatszerzési lehetőségek céljával vágott neki a



15 csomó fölötti, egyenletes, szélpörgésektől mentes nyugatias szél fúj, melyből sajnos vajmi kevés maradt a következő heti ifi VB-re. Ez Murphy törvénye. Az ember direkt elutazik időben, hogy akklimatizálódjon, elvesse a helyi jellegzetességeket, gyakorlatot szerezzen, s lám, a versenyre az időjárás gyökeresen megváltozik. Az ifjúsági világbajnokságon aztán a kevésbé stabil, s gyengébb erejű szél okozott némi meglepetést fiataljaink számára, akik az előző héten teljesen más széljárásban versenyeztek, ám így is szépen indítottak. Mátyás Vitya 5. és 10. csoporthelyezése kifejezetten jó eredmény, s Bathó Peti is csoportja elején versenyzett. A selejtező 8 futamát követően a rendezőség arany, ezüst, bronz és smaragd csoportra osztotta a 274 hajót felsorakoztató mezőnyt, melyben két versenyzőnk, Vitya és Peti is a legjobbak közé került. Rozsnyay Domi a bronz, míg Hunfalvy Peti és Korchmáros Kristóf a smaragd csoportban folytathatta a versenyzést.



versenynek. Peti a 11 futamból négyszer is a legjobb tíz között végzett, s bejutott az arany csoportba, míg Vitya 3. helyezéssel nyitotta a regattát, majd begyűjtött egy hetediket is. Fiaink ugyan az utolsó versenynapon már nem indultak el, mivel rápihentek fő versenyükre, az ifjúsági világbajnokságra, illetve rendbe tették felszereléseiket, hajóikat, ám így is a vártnál jobb eredményt értek el. Bathó Peti az összesített lista 44. helyén végzett, mely az U21 kategória 25. helyezését jelenti számára, míg Mátyás Vitya 64. összesített helyezése a fiatalabb kategória 37. helyét eredményezte. Mivel a világbajnokság európai helyszín lévén egyben az osztály Európa-bajnokságát is jelentette, így fiaink szereplése ott is derekasra sikerült. Peti 32. európaiként az U21 kategória 17. helyezését szerezte meg, míg Vitya 37. helyezése a 27. helyet eredményezte a fiatalabb kategóriában. A regattán végig

A döntők gyenge szeles négy futamában aztán Peti remek vitorlázással az utolsó napon megszerzett 15. és 22. helyezéssel tíz helyet javítva előrelépett az összesített lista 46. helyezéseiig, mely az európai rangsor 38. helyére volt elegendő. Vitya néhány helyet ugyan hátrébb csúszott a döntő futamai során, így az arany csoport 56. helyezését szerezte meg, ami a 47. európai eredmény. Domi, Petter és Kristóf számára ugyan eggyel kevesebb futamot sikerült lebonyolítani az utolsó nap igen enyhe széljárása miatt, ám mindhárman javítani tudtak a selejtezők során megszerzett eredményükön, s végül Domi a 139., Petter a 219., míg Kristóf a 245. helyen zárta a regattát.

Az ifjúsági Európa- és világbajnoki címet az olasz Giovanni Cocoluto szerezte meg 18 pontos előnnyel az angol Elliot Hanson előtt, aki tíz pontot vert francia ellenfelére, Eliot Merceronra – ő a dobogó harmadik fokára állhatott fel.

Eszes Bernadett

Takarékpont Borregatta-Borászregatta

Egy szédítő rendezvény

■ Nehéz egy szakmai regattáról úgy beszámolni, hogy a történet hitelességét a szponzorok elvárásai ne árnyalnák. A hétvégi Borregattán mint meghívott skipper és mint a vendéglátó kikötő állandó lakója is érdekelt voltam, ezért többszörösen gyanúktelt volna, ha most a szokványos marketing-hablattal oltanám a nagyérdeműt. Ráadásul mint kikötőlakó moroghatnék is, hiszen a rendezvény jelentősen borította a szokásos rutint, parkolóhely nem, ellenben hatalmas tömeg és zaj az volt. És ha azt is elárulom, hogy az egész idő alatt egy korty bort sem fogyasztottam, akkor legfeljebb az elmeállapotommal lehet gond, de a tisztánlátáshoz elegendő erkölcsi munícióval bizonyosan rendelkezem.

Hadd kezdjem a végén: a fentiek ellenére nem is emlékszem, mikor jártam ilyen különleges hangulatú, jól szervezett szakmai találkozón.

Talán nincs is olyan szakma ma, amelyik ne kötődne valamilyen társasági eseménnyé formálódó hajós találkozóhoz. A vitorlázás népszerűsége megteremtette a bizniszregatták műfaját, melyeken a verseny maga csak ürügy a jó társaság, a közös hobbi kínálat keretében történő találkozásra. A parti rendezvények elmaradhatatlan kelléke a jó magyar bor, de arra, hogy a hegy leve ne mint eszköz jelenjen meg egy rendezvényen, eddig nem volt példa.

Borregattát most először rendeztek a Balatonon. A BFYC hangulatos kikötője Kenesén ezen a hétvégén a borászok és a kitűnő borok találkozóhelyévé változott. A gazdák a mólón kóstolósátrakkal kínálták termékeiket, de ezúttal – a zárt rendezvény exkluzív jellegének megfelelően – mindenki a legkitűnőbb borával jelent meg. A szokásos üdülőhelyi borfalu látványelemei letisztultan jelentek meg a kikötő zárt világában. A versenyre nevező közel 40 hajón induló 200 versenyző, a látogatók és nem utolsósorban a borszakma képviselői remek körülmények között múlathatták az időt. A versenyről csak annyit, hogy mindkét napon kitűnő szél, komoly hajók, jó csapatok küzdelme tette izgalmassá, és a nézők számára is látványossá az eseményt. Tetszett, hogy a résztvevők számára biztosított kóstolójegyek száma eleve nem tette lehetővé a mértéktelen italozást, ezért a minőségi borválaszték komoly szelektív gondolkodásra készítette az egybegyűlteket. A mólóra kihelyezett asztalok körül összeszokott csapatok, rég nem látott ismerősök foglaltak hídfőállást – nem csoda, ha a kikötött hajók is vendéglátóhelyi terasszá transzformálódtak. Ritkán látni 11M OD hajó cockpitjében ennyi embert körbeülni. Megtehetnék, hiszen a kényelmetlen szél felőli vagy a szél alatti oldalak helyett a bor felőli vagy a víz felőli deckpozíció kínált kétszer annyi befogadóképességet. A díszletek, a kísézőprogramok is a rendezvény különös hangulatát erősítették. A kikötő leginkább egy egzotikus turisztikai látványosságnak tűnt, ahol valami megmagyarázhatatlan energia boldogsághormont szabadított fel az arra járó kivételezettekben.

A vasárnapi rajt előtt jelentős mozgáskoordinációs előnyt reméltem azokkal szemben, akiket elragadott az előző este hangulata. Csalódnom kellett. Ahogy az éjszakában sem találkoztunk illuminálnak tűnő egyedekkel, úgy a macskajaj jellegzetes tünetei sem mutatkoztak a reggeli kávét kortyolgató sporttársakon.

Gerő András Fotók: **Leiner András**



A Borregatta szombati túrafutamán a legújabb Nautic 370-essel induló Soponyai Géza nem sokkal a rajt után lélegzetelállító mutatványt produkált. A jobbcsapáson leklemelt hajó az oldalán lábbal kifele gubbasztó tisztas mennyiségű legénységgel hirtelen fellúvult, majd átfordulva a lúvoldalon békésen nézelődő sporttársakat megmerítve megállt. A beggeli vitorlák fogságából nehezen szabadult a fetregő hajó, így ezzel a manőverrel jelentős hátrányt szenvedett. Amint azt Gézától megtudtuk, egy óvatlan szörfös a rajtvonal rossz oldalát választva a hajó elé keveredett, és az ütközés elhárítására más mód nem kínálkozott, mint a vészforduló. Ennyi idő alatt a shottokat már nem sikerült elengedni, de szerencsére a látványos piruett csak a győzelmi esélyeket foszlatta szét. A résztvevők ennyivel megúszták.



MÉDER ÁRON A DÉL-CSENDES ÓCEÁNON

Vitorlázás a Marquises-szigeteken

A galapagosi Santa Cruz szigetről a Marquises-csoporthoz tartozó Hiva Oa szigetére 19 nap, 5 óra és 30 perc alatt vitorláztunk át. Ketten megál-lás nélkül összesen 3020 tengeri mérföldet tettünk meg. Társammal 5-6 óránként váltottuk egymást ügyeletben, és ez jól bevált az egész út alatt. Ákos tapasztalt tengeri vitorlázó, de ez volt az első óceáni menete. 2007-ben a Carinával ugyanez az átkelés 52 napig tartott. Jól látszik a különbség a cruising (vagyis a túravitorlázás) és az adventure sailing (extrém kalandvitorlázás) között...



Egy óceánon átkelni komoly felkészülést igényel. Az egyik fontos téma természetesen az időjárás. A Csendes-óceán trópusi áramlat-és szélrendszereire befolyással van az El Nino és a La Nina hatás is. 2007-ben, amikor a Carinával keltem át a Csendes-óceánon, El Nino év volt: szeles idők voltak átlagos áramlattal. Minden év kicsit más: most gyenge áramlatok és erős szelek voltak jellemzőek. Csupán két nap volt gyengébb szelünk, ekkor 6 csomó alá esett az átlagsebességünk úgy, hogy spinnakert is húztunk!

Egy alkalommal egy bálna követte a hajót, de szerencsére nem jött közel. A világ ezen részén többször előfordult, hogy egy vitorlás bálnának ütközött. Idén például egy német hajóval történ ilyen baleset a Marquises-szigeteken, amiben komoly károkat is szenvedtek. Miu-tán elhagytuk a Galapagos-szigeteket, mi más hajót az egész út alatt nem is láttunk.

Marquises

„Itt még élnek az istenek!” – gondolják sokan, akik idelátogatnak. Ez nem „csak” egy paradicsom, vagy „a legjobb hely a világon”! Harmóniájával, amely folyamatosan érezhető az óceán, a sziget és az emberek között, talán több is ennél. Marquises története azonban ennél



sajnos szomorúbb! A Dél-Csendes-óceáni népek vándorlása idején erre a szigetre i.u. 300 körül érkeztek meg a polinézek. Több mint ezer évig elzártan éltek itt, míg 1595-ben a spanyol Alvaro de Mendana y Neira véletlenül megpillantotta Fatu Hivát, majd felfedezte a déli szigeteket (Fatu Hiva, Motane, Hiva Oa, Tahuata). Néhány napos itt-tartózkodása után közel 200 évig elfelejtették a helyet...

1774-ben aztán Cook kapitány második útja során megérkezett Marquisesre, és kapcsolatot létesített a szigettlakókkal. Az északi szigetcsoportot 1791-ben az amerikai Hope fedezte fel. A 18. század végén aztán elkezdődött a katolikus hit terjesztése és a szigetek franciák általi gyarmatosítása.

A nyugati civilizáció hatására Marquises kezdett összeomlani. A bálnavadászok meghozták az alkoholt, a fegyvereket és a szifilisz. A populáció 18 000-ról 2000-re csökkent 1842 és 1926 között! A szigetvilág azóta sem talált magára. A mítosz szerint az emberi történelem kezdetén két Isten: Oatea és Atuana uralkodott a végtelen óceánokon. Egy napon Atuana elhatározta, hogy házban fog élni. Férje, Oatea már másnap hajnalban meg is építette – a ház helyszínéül pedig ezt a helyet választotta a Csendes-óceánon. Szerintem jól döntöttek a marquisesi őslakosok „felmenni”!



Amikor körbevitortláztuk a Marquises-szigeteket, úgy éreztük magunkat, mint az igazi felfedezők, mintha mi lennénk az első emberek itt, akik partra lépnek. Érintetlen és tiszta szigetek – szerencsére az elmúlt négy évben is ilyen maradt. Alig találkoztunk jachtokkal, csak az igazán népszerű horgony-

zóhelyeken állt néhány másik hajó. A helyiek nagyon kedvesek, többször ajándékoztak meg minket gyümölcssel. Ilyenkor mi is próbáltuk a figyelmességet valahogy viszonzni.

Több mint két hetet töltöttünk itt: ennyi idő alatt 225 tengeri mérföldet vitortláztunk le, és öt szigetet látogattunk meg. Az első Hiva Oa volt, amit néhány nap alatt hajóztunk körbe, három falunál pedig le is horgonyoztunk menet közben. Majd levitortláztunk a legdélibb szigetre, Fatu Hivára, ez a szakasz negyedszeles volt. Erős szelek is gyakran előfordulnak az óceán ezen részén. Nekünk 28-34 csomós délkeleti szelünk volt, és néha 38-40 csomós pöffös szelek (gust) is befújtak. Vizes menet volt és fárasztó kormányzás. A további szigetek, amiket meglátogattunk: Tahuata, Oa Pou, Nuku Hiva.

2007-es utam során a Carinával elsőként Nuku Hivára érkeztem meg az 52 napos átkelést követően, így számomra ez a sziget emiatt fontosabb a többinél. Sok-sok kellemes emlék köt ide, és néhány régi ismerőssel összefutottam most is, mint az eddigi út alatt néhányszor. Mindenki megöregedett – talán még én is... De az idős Rose még most is aktív. Bárját több mint 30 éve vezeti, emellett van egy múzeuma és hotelje is. Amikor négy éve itt voltam, az ő bárja volt a vitortlázók kedvenc gyülekezőhelye. Örülök, hogy van, ami nem változik... Néhány nap múlva elhagyjuk a Marquises-szigeteket, és a Tuamotus atollok felé vitortlázunk, ahol egy hetet szeretnénk tölteni. Felkeressük például Ahét is, ahol a legendás szólóvitortlázó, Bernard Moitessier is több évig élt.

Békét és Szelet!

Méder Áron, Francia Polinézia

OCEAN SAILING, www.meder.hu

Fotó: **Keszeli Ákos**

Kikötőhelyek havidíjas konstrukcióban

Marina Fűzfő

Lajos Éva Brigittával, a Marina Fűzfő kikötővezetőjével beszélgettünk nyári ajánlataikról. Jellemzően a kikötőkben vagy éves szerződések köthetők, vagy a teljes szezon díját kell megfizetni a szezon elején. A Marina Fűzfőben ezzel szemben akár egyetlen hónapra is letehetjük a hajónkat, ugyanolyan szabályozott körülmények között, mint ha egész évben a kikötő vendégei lennénk.

Kik veszik igénybe, és kiknek ajánljátok ezt a szolgáltatást?

A tapasztalatok szerint leginkább azok a hajósok kedvelik ezt a konstrukciót, akiknek nyaralójuk van a környéken, és egy évben 2-3 hónapot ott töltenek. Ezekben a hónapokban idehozzák a hajót, és amíg tart a pihenőidő, addig hozzánk járnak le vitorlázni. Ezután visszaviszik a hajót a nyaraló kertjébe a következő nyárig. Persze nem minden hajó lakik a nyaralóban, azoknak is kedvező konstrukciót kínálunk, akik itt a kikötőben parton tárolják a hajót, és csak pár hónapig fizetik a kikötőhelyet.

Talán nem is gondolnánk, de szintén több vitorlázó van, akinek a báziskikötője a Balaton valamely más részén van, ugyanakkor szeretnék felfedezni a keleti medencét. Ezeket a hajókat gyakran áthozzák, és egy-két hónapig a Marina Fűzfőben tartják. 3-4 hosszú hétvége alatt felfedezik velük a környékbeli kikötőket, éttermeket. Megnézik, milyen a Balaton legszeleesebb medencéje, majd visszatérnek báziskikötőbe.

Mit foglal magában a díj?

Pontosan ugyanazok a szolgáltatások járnak az időszakos bérlőknek, mint a folyamatosan itt lévő hajók tulajdonosainak. Minden kikötőhelyhez tartozik áramcsatlakozás, és ivóvízvételei lehetőség. Díjmentesen használható a kikötő teljes területén elérhető vezeték nélküli internet-csatlakozás. Természetesen a vizesblokk használatára is éjjel-nappal van lehetőség, és itt külön mosogatókonyhát is találnak azok, akik a kikötői Sirály étterem kedvező árai ellenére néha szeretik a hajókonyhát is használni. Minden hajóhely mellé jár egy mágneskártya, melynek birtokában egy autó díjmentesen parkolhat a kikötő területén belül.

Mi határozza meg a havidíjat, hogyan alakulnak a költségek?

Szezonos tárolás esetén a hajóméretnek megfelelő éves díj százalékos része fizetendő a megfelelő hónapokra. Természetesen a százalékok a hónapok függvényében változnak, így a főszezonban valamivel magasabbak, mint a szezon elején vagy épp a végén.

Van bármilyen különbség a havi bérlőknek és az állandó kikötőbérlőknek nyújtott szolgáltatások között?



Nincs különbség, sem a nyújtott szolgáltatások, sem a kikötőmesteri vagy az éttermi ellátást illetően. A kikötő minden vendége ugyanolyan ellátásban részesül. Éppen az a cél, hogy ugyanúgy érezzék magát nálunk azok a hajótulajdonosok (és persze vendégeik is), akik akár csak egyetlen hónapot töltenek a kikötőben.

Mióta nyújtjátok ezt a szolgáltatást?

A 2005-ös szezonban kezdtük meg szervezett árképzéssel a havi díjas értékesítést. Sokan érdeklődtek ilyen jellegű hajóhely-bérlés után, de velük kezdetben egyedi megállapodásokat kötöttünk. Mivel azonban egyre sikeresebb lett ez a konstrukció, lefektettük a havidíjak százalékos árkalkulációját. Sok kikötőben kötnek egyedi megállapodásokat az ilyen rövid távú időszakokra, de annál kevesebb helyen kínálnak fix, előre kalkulálható bérleti díjakat.

A szolgáltatásnak milyen előnyeit látja még a kikötő?

Azt tapasztaljuk, hogy sok vendég, akik eleinte csak 1-1 hónapra bérelnek hajóhelyet, az itt töltött idő alatt megismerik a kikötő szolgáltatásait. Megkedvelik az éttermet, a panziót, és nem utolsósorban a kényelmes és hajókímélő traveller-darut. Később állandó bérlővé, visszajáró vendéggé válnak nálunk az elégedett látogatók. Ez számunkra is hasznos, és egyben azt is bizonyítja, hogy kikötőnk szolgáltatásai elnyerik a minket meglátogató vendégek tetszését.

Ezek szerint sok a visszajáró vendég?

Igen, valóban a legtöbb látogató visszajár hozzánk, akár az étteremről, akár a kikötőről vagy a panzióról van szó. Igyekszünk közvetlen, családi hangulatot teremteni, amit vendégeink igazán kedvelnek.

Milyen időszakban vehető igénybe a havidíjas konstrukció?

Szezonális árainkat az egész szezonban igénybe vehetik a hajó-

tulajdonosok, április 1-től október 31-ig, tetszőleges időszakra. November 1. és március 31. között a téli tárolásra is köthető szerződés.

Bővebb információ: <http://www.marina-fuzfo.hu>

(X)

Szutor Ferenc

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSÍN	IDŐPONT	WEB
Várjátékok	Szigliget	Szigligeti vár	2011.05.01-2011.08.31.	www.szigliget.hu
Mozdulj Balaton	Balaton régió	strandok	2011-06-25 - 2011-08-27	www.mozduljbalaton.hu
Siófok Nights	Siófok	több helyszínen	2011-06-25 - 2011-08-27	www.siofoknights.hu
Tapolcai Nyár	Tapolca	Malom-tó és térsége	2011.07.-2011.08.	www.tapolca.hu
Siófoki Nyári Esték	Siófok	Kálmán Imre Szabadtéri Színpad	2011.07.-2011.08.	www.kulturkozpont-siofok.hu
„Jó estét nyár, jó estét Keszthely!”	Keszthely	Balaton-part, Zenepavilon	2011.07.-2011.08.	www.keszthely.hu
KulTúra 2011-nyári tárlatok	Balatonföldvár	Balatonboglár	2011.07.01-2011.09.18.	www.balatonfoldvar.info.hu
FüredFest	Balatonfüred	Több helyszínen	2011-07-02 - 2011-08-12	www.balatonfured.info.hu
„Jó estét nyár, jó estét Keszthely!”	Keszthely	Balaton-part, Zenepavilon	2011.07.-2011.08.	www.keszthely.hu
Várjátékok	Nagyvázsony	Kinizsi vár	2011.07.01-2011.08.20.	www.nagyvazsony.hu
Coke Club	Siófok	Siófok Nagystrand	2011.07.02. - 2011.08. 21.	www.cokeclub.hu
Győröki Jazzfiesta (Jazzcsütörtök)	Balatongyörök	Díszter	2011.07.07-2011.08.11.	www.jazzgyorok.com
Tihanyi Szabadtéri Játékok	Tihany	Szabadtéri színpad	2011.07.08 - 2011.08.27.	www.tihany.hu
Túrák a Gejzirmezőn	BFNP	Tihany, Belső-tó partja	2011.07.13-2011.08.17.	www.bfnp.hu
Hungarikum Fesztivál	Balatonalmádi	Szent Erzsébet Liget Wesselényi strand főbejárata	2011-07-29 - 2011-08-02	www.balatonalmadi.hu
Szigligeti Nyári Napok	Szigliget	Strand, Írók Alkotóháza, Kézműves udvar	2011.08.01-2011.08.07.	www.szigliget.hu
Bornapok	Ábrahámhegy	Tűzoltópark	2011.08.03-2011.08.07.	www.badacsony.com
XIX. Zalai Borcégér – Keszthelyi Borünnep	Keszthely	Balaton-parti sétány	2011.08.03-2011.08.07.	www.keszthely.hu
Utcazenészek hete	Hévíz	Deák Ferenc tér, Sétáló utca	2011.08.03-2011.08.07.	www.heviz.hu
Balaton Játsszadalom	Zamárdi	Bácskai utcai szabadstrand, Zenepavilon	2011.08.04. - 2011.08.07	www.zamardi.hu
IV. Révfülöpi Zenei Napok	Révfülöp	Fülöp-kert	2011.08.04-2011.08.07.	www.revfulop.hu
Keszthely - Klassz Fesztivál és Mesterkurzus	Keszthely	Több helyszínen	2011.08.05-2011.08.13.	www.keszthelyclassfestival.com
VIII. Borfesztivál	Balatonalmádi	Szent Erzsébet Liget, Wesselényi strand főbejárata	2011.08.05-2011.08.21.	www.balatonalmadi.hu
Csopakabana	Csopak	Csopak strand	2011.08.05-2011.08.07.	www.balatonriviera.hu
Sárkány fesztivál	Balatonszárszó	Csukás Színház, Óratér	6.8.2011	www.balatonszarszo.hu
Szepezdi Gasztronómiai Napok, Lecső fesztivál	Balatonszepezd	Csónakház	6.8.2011	www.balatonszepezd.hu
40 halász emléknap - a balatoni halászok napja	Vonyarcvashegy	több helyszínen	2011.08.06-2011.08.07.	www.vonyarcvashegy.hu

RENDEZVÉNY NEVE	TELEPÜLÉS	HELYSZÍN	IDŐPONT	WEB
Balatonfüredi Borhetek	Balatonfüred	Tagore-sétány	2011.08.06-2011.08.28.	www.balatonfured.info.hu
17. Zánkai Gyermekek és Ifjúsági Táncfesztivál	Zánka	Zánkai GYIC	2011.08.09-2011.08.14.	www.zanka.hu
VIII. Győröki Bor&Dal Fesztivál és Borkirálynő választás	Balatongyörök	Móló melletti sétány	2011.08.12-2011.08.14.	www.balatongyorok.hu
Szürkebarát Bor- és Szürkemarha gulyásfűző verseny és Falunap 2011	Badacsonytördemic	Faluház udvar	2011.08.12-2011.08.14.	www.badacsony.com
„GÁZFRÖCCS” MOTO-ROCK Fesztivál	Keszthely	Helikon Strand	2011.08.12-2011.08.14.	www.keszthely.info.hu
V. Fonyódi Napok	Fonyód	Vigadó tér (Kikötő)	2011.08.12-2011.08.14.	www.fonyodinyar.com
Akarattyai Napok	Balatonakarattya	Körszínpad	2011.08.12-2011.08.14.	www.balatonkenese.hu
Nyárbúcsúztató Fesztivál	Alsóörs	Balaton-part	2011.08.13-2011.08.20.	www.alsoors.hu
V. Miss Balcsi	Fonyód	Vigadó tér	13.8.2011	www.fonyodinyar.com
Strandröplabda Kupa	Zamárdi	Kossuth u. vége, szabadstrand	13.8.2011	www.zamardi.hu
Hagyományörző napok	Szigliget		2011.08.13-2011.08.14.	www.badacsony.hu
Bor és Balatoni Lovas Fesztivál	Szólad	Pincesor	2011-08-13 - 2011-08-14	www.balatonfoldvar.info.hu
IV. Liget Fesztivál	Fonyód	Fonyódliget, Somogy Megyei Gyerektábor, Virág u. 77, Fonyód, Vigadó tér (kikötő)	14.8.2011	www.fonyodinyar.com
Buzsáki Búcsú	Buzsák	Fő tér	2011.08.14-2011.08.15.	www.buzsak.hu
Nemzeti Hét – Minden Magyarok Találkozója	Balatongyörök	Móló melletti sétány	2011.08.15-2011.08.21.	www.balatongyorok.info.hu
XVII. Hévízi Országos Borfesztivál	Hévíz	Deák Ferenc tér, Sétáló utca	2011.08.17-2011.08.21.	www.heviz.hu
Csopak Napok - Borhét	Csopak	Fürdő utcai parkoló	2011.08.17-2011.08.21.	www.balatonriviera.hu
Balatonboglári Szüreti Fesztivál	Balatonboglár	Balaton part, Platán strand	2011.08.17-2011.08.21.	www.balatonboglar.hu
Bor és Kenyér Ünnepe	Siófok	Rózsakert	2011.08.18-2011.08.21.	www.siofokportal.com
IV. Bor- és Csemegeszőlő Fesztivál	Vonyarcvashegy	Balaton-part	2011.08.18-2011.08.21.	www.vonyarcvashegy.hu
8. Nemzetközi Vasútmodell kiállítás	Balatonfüred	Vasútállomás	2011.08.18-2011.08.21.	www.balatonfured.info.hu
Badacsonyi Fényvarázs és Vitorlás Felvonulás	Badacsony	Móló park	19.8.2011	www.badacsony.com
Szent István napi kenyérünnep	Zalakaros	Gyógyfürdő tér	2011.08.19-2011.08.21.	www.zalakaros.hu
Szent István Ünnepekör	Balatonszepezd	Római Katolikus templom, Közösségi Ház	2011.08.19-2011.08.20.	www.balatonszepezd.hu
IV. Rózsakő Fesztivál	Badacsony	Díszter	2011.08.20-2011.08.21.	www.badacsony.com
III.Országalma Fesztivál: Szent Ilona Búcsú és Szent István ünnep	Gyenesdiás	ABC előtti parkoló	2011.08.20-2011.08.21.	www.gyenesdias.info.hu
VII. Országos LECSŐ Fesztivál	Balatonalmádi	Balaton Bringakörút	2011.08.26-2011.08.28.	www.balatonbringa.hu
FESZTIVÁL	Balatonkenese	Széchenyi park	20.8.2011	www.balatonkenese.hu
Szent István Ünnepe	Balaton régió	Balatonföldvár, Balatonfüred, Fonyód, Zánka	20.8.11	www.balaton.itthon.hu
IV. Pálinka Napok	Balatonalmádi	Szent Erzsébet Liget Wesselényi strand főbejárata	2011.08.25-2011.08.28.	www.balatonalmadi.hu



Emberszabású hajók

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



NEW 400

www.hanseyachts.com

☎ 325 | ☎ 355 | ☎ 375 | ☎ 400 | ☎ 430 | ☎ 445 | ☎ 470 | ☎ 545 | ☎ 6300



Vitorlázzon Velünk a Felhőbe!

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

Nem köd, Felhő...:

- **Rejtett költségektől szabadul meg;**
- **Csak annyit kell fizetni amennyire tényleg szükség van**
- **Beruházás nélkül**